

de la Constantin

ROMANIA



MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ

REVISTA **LIGEI NAVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA,
ORIENTAREA ȘI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Anul II, No. 2-3

Februarie-Martie 1933

=====
Cuprinde articole, informații și vederi din marina națională, marinele străine,
navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor,
hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice.
=====



În port

de Știubei

„Cheia mântuirii noastre
este drumul Dunării spre
marea largă...”

(M. COGĂLNICEANU)

CUPRINSUL:

<i>Problema dezarmării</i>	Lt. C-dor A. C. Roman
<i>Salvarea vaporului „Principesa Maria” eşuat la Tenedos în 1907</i>	C-dor Cezar Boerescu
<i>Vechi documente maritime</i>	Al. M.-Gheorghiu
<i>Sporturile nautice</i>	Dr. Eugen T. Petrescu
<i>Pentru începătorii sportului nautic</i>	G. M.
<i>Memoriu de război şi revoluţie</i>	Cpt. Zagoreanski-Kisel
<i>Din enciclopedia mării</i>	Amiral C. Buholtzer
<i>Literatură</i> { <i>Dionysopolis</i>	Ioan Plutaşu
{ <i>În faţa mării</i>	Mircea Rădulescu
<i>Înamicii</i>	Von-Kube
<i>Vinovatul</i>	Moş de la Mare
Cronica: <i>M. S. Regele preşedinte activ al Ligii Navale Române ; Salvarea naufragiaţilor ; Legislaţia în marina noastră comercială ; În jurul dezastrului de pe vaporul „Atlantique” ; Dramă subma- rină cu udeală dar fără victime.</i>	

Pe marginea cărţilor: *Le Croisiere du Hachich.*
Informaţii; Noutăţi;
Vocabularul nautic

Directorul revistei: Comandor EUGEN BOTEZ (Jean Bart)
Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moş Delamare)
Secretarul „ Cpt. ŞTIUBEY D.
Administratorul Revistei: Comandor G MUNTEANU

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii	Lei 800
Pentru şcoli, căzărmi	„ 400
Pentru particulari	„ 300
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari infe- riori de porturi şi pescării	„ 150
Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc de drept revista, în comptul cotizaţiei anuale de 280 lei.	

**La cel puţin 5 abonamente plătite se capătă un
abonament gratuit.**

Pentru străinătate preţul dublu

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)

Telefon 367/98

BUCUREŞTI



HOTEL UNION

Propr. I. C. STOIAN

STR. ARISTIDE BRIAND No. 6

(fostă Regală)

SITUAT IN PLIN CENTRU AL CAPITALEI

ELEGANȚA, CONFORT, LUX.
CALORIFER, ASCENSOR, BAI, TELEFON

Apă caldă și rece la toate etajele
CONSTRUCȚIE NOUĂ IN
MODELUL PALACE-URILOR STRĂINE

**SACRIFICĂȚI
O ORĂ NUMAI
PENTRU VIZITA-
REA EXPOZIȚIEI**

**T
O
T
E
L
E
C
T
R
I
C**

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/47

**VIS A VIS DE
TEATRUL NAȚIONAL**



ȘI VEȚI VEDEA CUM PUTEȚI SĂ VĂ
FACEȚI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI
CONFORTABIL — ȘI ACEASTA CU
MAI PUȚINE CHELTUIELI

„P O M P I E R“

CEL MAI BUN APARAT DE STINS INCENDII

**Unicul Birou de vânzare
BUCUREȘTI**

Str. Carol I No. 24—Telef. 3.2401

MARELE HOTEL STĂNESCU

STR. ARISTIDE BRIAND, 5 (fostă Regală)

Construcție nouă, Amenajare modernă. Calorifer, Ascensor, Băi, Telefon, Apă caldă și rece la toate etajele.

Situat în cel mai central loc al Capitalei.

SERVICIU PROMPT ȘI OCCIDENTAL



PROBLEMA DEZARMĂRII

— WASHINGTON, LONDRA, GENEVA —

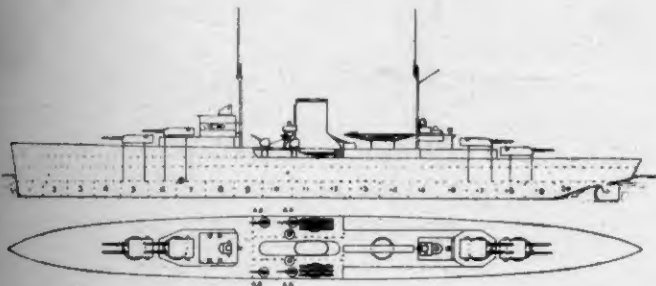
de Lt. C-dor A. C. ROMAN

Marea problemă a dezarmării, care preocupă întreaga opinie publică internațională, este la ordinea zilei. Pentru rezolvarea ei au fost convocate pe rând la Washington, Londra și Geneva, cele mai luminate minți ale omenirii din ultimul deceniu.

Cu toate străduințele depuse de acești apostoli ai păcii universale, se pare că rezultatele obținute nu corespund speranțelor avute de către promotorii acestei idei.

Chiar dacă scopul final nu a fost ajuns încă, totuși un pas înainte s'a făcut, căci ideea de dezarmare, sau de limitare a înarmărilor, nu a rămas numai sub formă ideologică un monopol al claselor conducătoare, ci s'a scoborât și în masa popoarelor, obținând chiar un început de realizare.

Această problemă a dezarmării are două laturi: una economică și una politică, ceea ce face rezolvarea ei atât de dificilă. Dacă prima, adică latura economică, favorizează dezarmarea, apoi cealaltă, latura politică, este cauza directă care favorizează înarmările, pentru că o reducere sau limitare a înarmărilor înseamnă o stabilizare a situației politice internaționale câștigată. Deci, implică o limitare în ascensiunea unor popoare și o consolidare în poziția altora. Este prin urmare o recunoaștere de situațiuni privilegiate pentru unii, sau de renunțare, câte odată definitivă, la aspirațiuni legitime pentru alții.

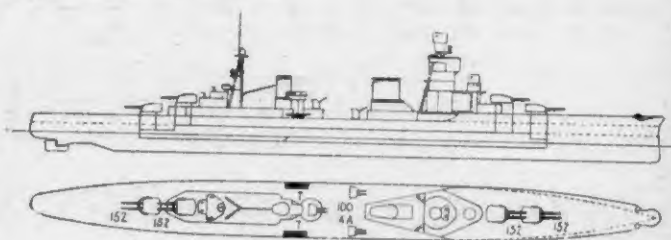


Crucișătorul Englez «Leander» 1930.

Dacă dezarmarea ar însemna, nu supremația unora dintre popoare, ci o întreagă și pacifică soluționare a problemelor comunității mondiale, numai atunci problema dezarmării ar reprezenta în mod real o îndrumare către pacea dintre popoare și către colaborarea internațională.

Intervenția Statelor Unite în afacerile europene ar putea avea urmări fericite și consecințe efective în limi-

tarea cheltuielilor militare, dacă s'ar conexa ideea dezarmării cu anularea datoriilor de războiu, urmări contrarii ar avea însă această intervenție, dacă ea ar însemna hegemonia americană.



Crucișătorul Italian «Condottierri».

Latura economică a problemei.

Resursele proprii ale beligeranților din ultimul războiu nu mai erau suficiente pentru satisfacerea nevoilor lor, și de aceia mare parte din țările neutre, și în special America, i-au aprovizionat cu materiale de tot felul. Toată industria mondială se dedicase și se organizase în vederea unei producții suficiente de armament, munițiuni și construcțiuni navale necesare războiului.

În acest scop se investiseră capitaluri imense. Deodată însă războiul încetează, consumația se reduce la zero, și tot acest organism de producție se vede blocat cu stocuri imense.

Viața, care, din cauza câștigurilor ușoare și a marilor cerințe se scumpise în timpul războiului, continuă mai departe cu acelaș coeficient, dacă nu mai mare, și după încetarea războiului. Adăogând la acești doi factori și pe al treilea și cel mai important: enormele pierderi și cheltuieli suportate de beligeranți pentru ducerea războiului, aduce o situație critică economică, în care războiul lasă o mare parte a omenirii și în special Europa.

Această criză economică a trecut prin faze succesive, manifestându-se sub diferite forme, accentuându-se mereu până în ziua de astăzi, când pare a fi luat o formă acută și generală.

Dacă nu pentru a conjura această criză, dar pentru a ameliora prin toate mijloacele situația economică, principalele națiuni au căzut de acord a reduce înarmările, și în special cele navale cari sunt și cele mai costisitoare.

Vedem dar, cum, această latură economică este favo-

rabilă rezolvării problemei dezarmării sau limitării înarmărilor.

Latura politică a problemei.

Să trecem acum și să vedem latura politică care este și cea mai complexă.

Ideologia specială a Președintelui Wilson a făcut ca încă din timpul războiului să fie lansată ideea de umanitarism, care, treptat, s'a transformat la finele războiului în ideea de pace universală. Concretizarea acestei idei a fost mai întâi fixată în cele 14 puncte ale sale impuse Germaniei pentru încetarea ostilităților, iar apoi transformată într'un Pact, în baza căruia a luat naștere Societatea Națiunilor la 10 Ianuarie 1920, după ratificarea tratatelor de pace de la Versailles, Neuilly și Trianon.

Acest Pact al Societății Națiunilor, formează prima parte a tratatelor sus-citate. El conține 26 de articole enunțând principii generale de colaborare pacifică între popoare, iar prin Art. 8 stigmatizează războiul de agresiune ca o crimă internațională, și îndeamnă popoarele semnatare la dezarmare sau limitare a înarmărilor.



Vasul Curaçao.

El stă la baza tuturor acordurilor și convențiilor parțiale cari s'au încheiat de la războiu încoace, în materie de dezarmare.

Cu toată această atmosferă de pace, orizontul era încă întunecat; consecință naturală a dezechilibrului produs din cauza războiului, atât între armamentele diferitelor mari puteri, cât și între zonele de influență politică și comercială, noi creiate.

Intr'adevăr, ultimul războiu a pus factorul „Putere Navală și Maritimă”, pe primul plan și mai mult ca în orice altă epocă, a scos în evidență influența sa preponderentă în domeniul politic.

Ca o consecință logică a acestei revalorizări a factorului naval se naște antagonismul maritim între marile puteri navale și deci cursa înarmărilor.

În fața acestui vast program de competițiuni, în domeniul înarmărilor, se ridică spectrul războiului cu toate consecințele lui nefaste, care de abia începuseră să fie resimțite. În afară de aceasta, criza financiară din ce în ce mai acută, făcea imposibilă realizarea programelor de înarmări stabilite. La toate popoarele șomajul este intens și mereu crescând. Impozitele, consecință fatală a datoritiilor de războiu, cresc cu o viteză vertiginoasă și o

criză economică și financiară de cea mai înaltă gravitate întinde tristețea peste toate țările.

Dorința de pace se naște aproape la toate popoare și ea merge din ce în ce accentuându-se.

Din aceste circumstanțe se naște fără îndoială conferința de la Washington și au făcut din ea evenimentul cel mai important al istoriei lumii, din epoca imediată după războiu.

CONFERINȚA DE LA WASHINGTON

La 10 Iulie 1921, Președintele Harding lansează invitația Angliei, Franței, Japoniei, Italiei și Chinei, pentru întrunirea unei conferințe internaționale, care să discute chestiunea limitării înarmărilor.

Cu toate că scopul principal pentru care se întrunește Conferința, era reducerea înarmărilor, Americanii nu dădură seama că problemele Pacificului dominau în întregime cursa înarmărilor, ele fiind cauza principală pentru care se înarmau.

După primirea tuturor adeziunilor și îndeplinirea formelor protocolare, Conferința se deschise la 12 Noiembrie 1921.

În concluzie rezultatul, la care a ajuns Conferința de la Washington pentru limitarea înarmărilor navale a fost încheierea unui tratat care stabilește următoarele, în linii generale :

1. Limitarea tonajului global și unitar în Capital Ships
2. Limitarea tonajului global și unitar a navelor portavoioane ;
3. Menținerea statului-quo în materie de fortificații Baze Navale în Pacific.

Dacă scopul fundamental nu a fost atins prin Conferința de la Washington, totuși s'a obținut foarte mult, căci pentru prima oară s'a ajuns la o stabilizare de forțe printr'un acord internațional. Acest lucru a dat curaj promotorilor ideii de dezarmare pe cale de acorduri internaționale, căutând a lărgi bazele tratatului încheiat, aplicându-l și la celelalte clase de nave rămase în afara tratatului fără nici o restricțiune.

De abia mai târziu în 1925, când s'a crezut că chestiunea fusese suficient pregătită prin culisele diplomatiei, ea a fost pusă în Adunarea celui mai înalt For internațional : „Societatea Națiunilor”.

COMISIUNEA PREGĂTITOARE A DEZARMĂRII DELA GENEVA.

La 25 Septembrie 1925, a 6-a Adunare a „Societății Națiunilor” adoptă rezoluția, care printre altele spune următoarele în ultimul său aliniat :

— „Societatea Națiunilor se angajează din nou a căuta la stabilirea păcii prin metoda sigură a arbitrajului, a securității și a dezarmării, etc., etc.”.

Pentru a da urmare acestei decizii, Consiliul Societății Națiunilor încredințează unui Comitet de studii, grija de a supune propunerile relative la instituirea unui org

Salvarea vaporului „Principesa Maria” eșuat la Tenedos în 1907

(urmare)

de C-dor CEZAR BOERESCU

Până s'au scos ancorele s'a înopțat. Remorcată de „Warren Hastings”, „Principesa Maria” canarisită spre babord este dusă și ancorată la Tarbay, o mică bae la Sud de portul și orașul Tenedos. Richard Grech sau mai bine musiu Richard, cum îi zicea personalul de pe vapoarele lui, a trimis în oraș câțiva marinari să aducă vin pentru echipaje. Toată noaptea marinarii, scafandrierii și fochiști desbrăcați până la brâu, așa cum eșeau din cart de la căldări, au dansat și petrecut în salonul de muzică al vaporului. Vaporul, deși în siguranță, totuși făcea apă și „Warren Hastings” era ancorat alături spre a pune pompele în marș, când era nevoie. Pe la miezul nopții, am spus mecanicului-șef Cotzis, care învățase românește, să pue pompele în mișcare, dar mi-a răspuns: Ce are aface câteva cofe de apă, mâine nu e vreme? Petrecerea a continuat până la ziuă și aveau dreptate. După 70 de zile de sforțări supraomenești, de suferințe fizice și morale, când vedeau că o furtună distruge lucrări făcute cu atâta muncă și răbdare și că trebuiau reîncepute, era naturală destinderea ce se produsese.

Am transmis telegrafic la București: „Buna Vestire” a salvării vaporului pe care fusesem comandant 2 ani și 12 zile și am plecat la Constantinopol să aranjez intrarea în doc.

De la Tenedos la Cospoli „Principesa Maria” a venit cu propria-i mașină, escortată de vapoarele salvatoare. Avea păcură suficientă luată cu 2 săptămâni înainte de la „Împăratul Traian”, în trecere de la Alexandria spre țară, iar cârma fusese adusă cu „Traian” și reparată la Constanța, în atelierele construcției portului și instalată la Tarbay.

La finele lunii Martie „Principesa Maria” a intrat în basin în Cornul de Aur. După ce s'a pompat apa și a rămas vasul „à sec”, atunci s'au putut vedea stricăciunile și aprecia lucrările făcute de scafandrierii lui Grech.

însărcinat cu pregătirea unei Conferințe de Dezarmare.

Astfel luă naștere „Comisiunea Pregătitoare a Conferinței de Dezarmare”, la care au fost invitate să participe circa 27 de state, printre cari și România.

Pentru prima oară ea se întruni la Geneva la 13 Maiu 1926.

În a șasea sesiune din Aprilie 1929, Comisiunea se lovi de dificultăți mari, în ceea ce privește problema navală.

Comisiunea își întrerupe atunci lucrările, așteptând rezultatul tratativelor directe între guvernele diferitelor mari Puteri interesate.

(Urmează Acordul de la Londra)

Chila vaporului era ondulată, iar corpul luase formele stâncilor; 14 spărturi astupate cu panouri de lemn căptușite cu saltele unse cu seu, sute de metri deschizături de la închieturile tablelor astupate cu pene de lemn așezate una lângă alta și mii de nituri dislocate unse cu preparat special, arătau arta și răbdarea cu care lucraseră scafandrierii. Am încheiat contract cu Jones, proprietarul unui atelier din Constantinopol, să facă reparațiile provizorii necesare ca vasul să poată merge până la Livorno.

Dar când vasul a eșit din basin a început să facă atâta apă că pompele bordului nu mai pridideau. Toate penele de lemn de la deschizăturile tablelor se uscaseră și căzuseră în basin, mare parte din nituri perduseră preparatul special, protector, așa că vaporul făcea apă ca un ciur. Jones era dezolat. Își luase obligația ca pentru 450 lire sterline să facă reparația provizorie și vasul etanș, așa că să poată



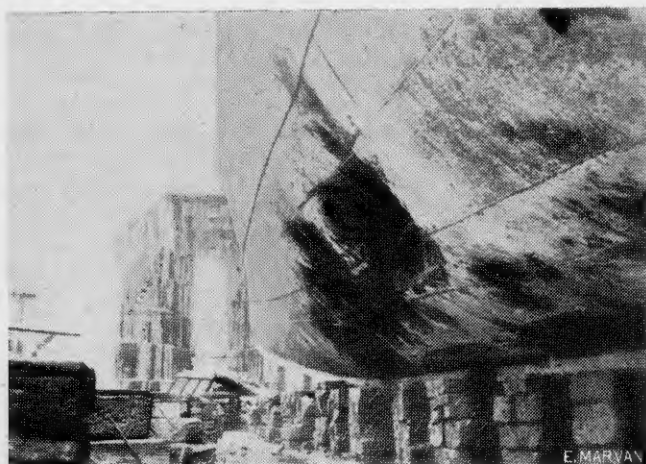
merge până la Livorno, unde urma să se facă reparația definitivă. O mahonă întreagă de ciment s'a așternut în tot fundul vasului și intrarea apei s'a micșorat, așa că pompele bordului puteau menține uscate calele și camerele mașinilor și căldărilor.

După terminarea reparației provizorie „Principesa Maria” a plecat la Livorno sub comanda lui Popovăț, însoțită fiind până aproape de Livorno de vaporul „București”. La Livorno, în șantierele Orlando, unde fusese construită, i s'au făcut, sub supravegherea Ing. I. D. Ghica, reparația definitivă, schimbându-se toată carena și s'au instalat căldări noi. Reparația a costat 750.000 lei, iar salvarea 300.000 lei, în total 1.050.000 lei, însă vaporul „Principesa Maria” „Ignazio Florio” costase 1.526.253 lei. Când a plecat „Principesa Maria” din Livorno a dat la încercări 18 mile, ca și în anul 1896, când a fost construită.

În cele 72 zile cât a stat „Principesa Maria” pe stânci la Tenedos aprovizionările necesare pentru echipaj se făceau cu mari dificultăți. Orașul era departe, vapoarele S. M. R. în drum spre Alexandria treceau rar, iar caice

cu proviziuni din Dardanele nu veneau. Norocul nostru că Vice-Consulul englez din Tenedos, regretatul Tolmides, prieten cu Richard Grech, se atașase de noi și venea la bord cu toate cele necesare încărcate pe măgari. Ne aducea vin de Tenedos și lapte proaspăt odată la fiecare săptămână și rămânea la bord câteva zile să vadă cum merg operațiile. La plecare, în general Sâmbăta, lua o listă de ceia ce ne trebuia și Luni venea cu toate proviziunile. Mai prindeau scafandrierii omari, caracatițe, pești și alte bunătăți din fauna mării, iar de la Dardanele câteodată ni se aduceau păsări și chiar vânat.

În timpul lucrărilor de salvare s'au petrecut multe scene hazlii. Într-o zi Caimacanul (vice-guvernatorul insulei) însoțit de un hoga, veniră călări pe măgari să ne viziteze, dar mai mult ca să vadă cum se fac lucrările și dacă nu cumva întrebuițăm dinamită. După ce examinează vaporul, condus de Richard Grech și doctorul Zaharof, care vorbeau perfect turcește, își exprimă părerea de rău că un așa frumos vapor să fie adus în această tristă stare și a auzit că lucrările de salvare le facem cu



dinamită, ceea ce nu e permis în Turcia. Noi am protestat și i-am spus că lucrăm numai cu electricitate. Atunci și-a manifestat dorința să vadă și el minunea asta. Era tocmai o gaură de mină. Un scafandrier ia într-o mână capul cablului la care era fixată amorsa și un cartuş de dinamită ascuns în cealaltă mână, se coboară în apă, așează cartuşul și amorsa, burează furnalul și ese afară. Se pune în mișcare dinamul și în momentul când se aprind lămpile vaporului, se simte explozia care sguduie vaporul. Se trage cablul afară și i se arată caimacanului capetele la care fusese fixată amorsa. Excelența sa exclamă „Bre, ce putere are și electrica asta!”. Dar scopul pentru care venise și l'a atins, pe lângă cafea și dulceață a mai primit și un cadou de la Richard Grech.

Într-o zi, pe la sfârșitul lunii Februarie, când timpul era frumos și lucrările mergeau bine, vine un turc în fuga mare, sărind peste stânci ca o capră, se urcă pe vapor și cere să vorbească cu musiu Richard. Îi spune găfâind că un vapor mare a eșuat la Gaidaro, spre marea bucurie

a lui Grech că a mai căpătat un client și e în vecinătatea așa că poate lăsa o parte din personal la salvarea lui. Turcul primește cuvenitul bacșiș și pleacă satisfăcut. Musiu Richard ne cere o barcă să mergă la Gaidaro, la o distanță de 3 mile. Mergem și noi să vedem camaradul de mizerie. Intră în barcă regretatul Popovăț, d-l Ghica cu inseparabilul său aparat de fotografie, doctorul Zaharof cu o pușcă pe umăr, zicea că vrea să treacă puțin mai să vâneze prepelețe, și musiu Richard. De la „Principesa” nu se vedea vaporul, dar îndată ce dublăm puntea Oinos, zărim camaradul eșuat frumos cu prova pe stâncile de la nordul farului Gaidaros. După jumătate de oră suntem la bordul vaporului „Natale L”, aparținând armatorului Natale Lavarello. Pe punte, Căpitanul, 2 ofițeri și câțiva marinari. Musiu Richard ia pe căpitan în o parte și îi propune contractul de salvare „No cure no pay”, Conform formularului Lloyd, se stabilește la Londra de Curtea Amiralității prețul salvării. Căpitanul atâta aștepta, îl poartă jos în salon spre a subscrie contractul și a se înțelege de rest. Pe când d-l Ghica căuta să ia vederi, doctorul Zaharof se plimba pe punte cu pușca pe umăr, iar regretatul Popovăț încerca clanțele de la uși pentru un motiv ce vom vedea îndată. Într-o vorbă cu secundul vaporului care mă întreabă repede:

— Cine sunteți d-voastră și de unde veniți?

— De la vaporul S. M. R. „Principesa Maria”, eșuat pe puntea Oinos, vre-o 3 mile mai departe.

— Allora fratelli di miseria?

— Si Signor.

— Per Bacco, și noi care credeam că sunteți pirati, parcă ați eșit din mare!

În adevăr, că „Principesa” nu se vedea, ascunsă fiind de capul Oinos.

— Bine, dar nu ați văzut barca cu care am venit, care poartă la prova inscripția „Principesa Maria”?

— Nu ne-am mai uitat, văzând în barcă unul cu pușcă cine e domnul?

— Medicul bordului, crede că o să treacă la uscat să vâneze prepelețe, e timpul pasajului lor spre nord.

— Bine, dar acela mărunțel care încearcă clanțele de pe la uși?

— E Sub-Directorul S. M. R., caută un w. c.

Căpitanul terminând târguiala cu musiu Richard, ne-a poftit la un pahar de Chianti; era foarte bine dispus, ca toate că vaporul lui era pe uscat.

Ne-am întors la bord și a doua zi am aflat de la Grech că „Natale L” e foarte ușor eșuat. În adevăr peste 2 zile după ce a descărcat puțin din caric, a eșit de pe uscat cu propria lui mașină.

Fotografiile ce însoțesc aceste rânduri sunt din colecția de fotografii a d-lui Ghica; îi mulțumesc din partea mea și a cititorilor, cari pot vedea astfel cu ochii în ce stare se găsea corpul vaporului „Principesa Maria” când a scăpat de pe stâncile de la Tenedos.

VECHI DOCUMENTE MARITIME

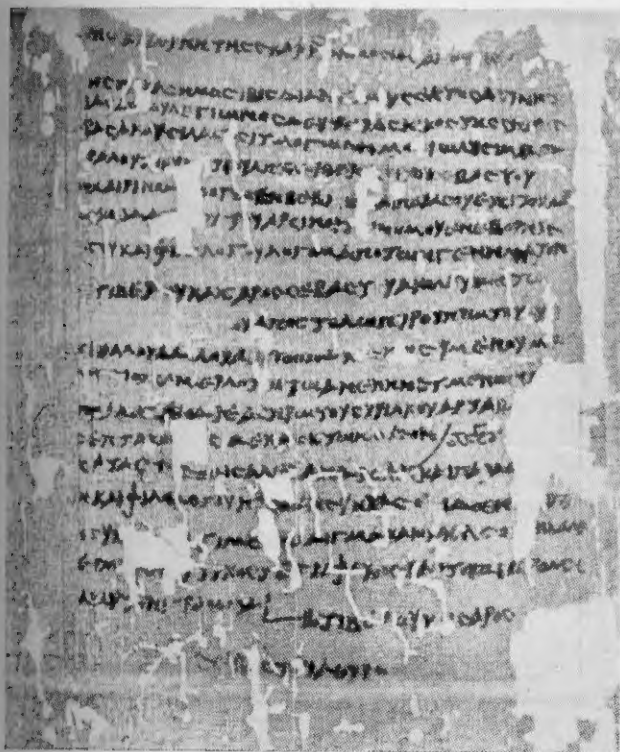
de AL. MARIUS-GHEORGHIU

Navigația a jucat un rol însemnat în dezvoltarea popoarelor și documentele cari ni s'au transmis direct sau indirect, fac dovadă că principiile după cari s'au alcătuit uzanțele și legile maritime, erau cunoscute în tranșacțiile celor vechi. Asigurările, avariile generale, contractele de navlosire, zilele de stalii, de contrastalii, par să fi fost utilizate în mod curent, cu mult înainte de a fi legiferate de Romani.

Vom reproduce câteva din aceste documente de un deosebit interes pentru navigatori, documente cari se găsesc în păstrarea bibliotecii Bodleian din Oxford și British Museum din Londra și cari lixează întocmai ca și astăzi, obligațiile încărcătorului mărfii și îndatoririle căpitanului vasului ce o transportă. *).

Plasa I reprezintă un document din anul 15 d. Chr., care poate fi luat drept un contract de transport sau „charter”, deși e în forma unei adeverințe de primire, dată de căpitanul unui vas în serviciul public, pentru un caric de grâu (prelevare în natură a taxei asupra grâului) pe care se obligă a-l transporta la Alexandria. Acest document scris pe papirus în limba elenă aparține unei categorii de documente denumite în legile romane „Receptum Nautarum” și deși dileră prin mici detalii de alte documente din aceeași clasă, își păstrează însă caracteristica esențială.

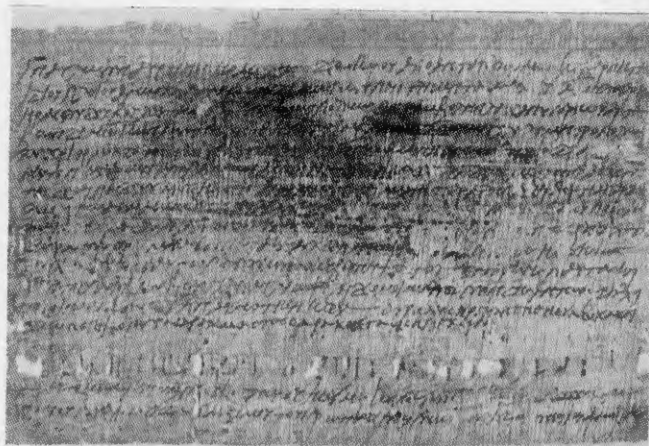
Caricul e de 1718 artabas de grâu din Syria, de prima calitate, expedit de Sitologos (perceptorul taxei asupra grâului) din Lysimachis, portul de încărcare fiind Ptolemais Hormos. Data exactă e Hatyr 1, în al doilea an al domniei lui Tiberius Caesar Augustus (28 Octombrie, anul 15 d. Chr.).



Plasa II reprezintă un contract de navlosire sau charterparty, semnat de căpitanul unui vas particular de o capacitate de 250 artabas, prin care se obligă să transporte 250 artabas de semințe

de la portul Grove (Arsinoe) la Oxyrynchite Nome, datat Phaophi 22, (19 Octombrie în anul 236 d. Chr.) Vasul e navlosit pentru o sumă globală de 100 drachme de argint. Expeditorul are două zile pentru încărcare și patru pentru descărcare. Contra-staliile se plătesc a câte 16 drachme pe zi.

Similitudinea textului acestui document cu contractele de navlosire de astăzi e demnă de remarcat.



De la data acestor documente maritime, cele mai vechi cunoscute și până în sec. X sau XI-lea, nu mai avem nici o indicație asupra comerțului și transporturilor maritime, deși spiritul de aventură și schimburile de mărfuri au existat de-a lungul întreg evului-mediu. Tocmai acest spirit de aventură avea să ducă mai târziu la marile descoperiri. Abia după aceste descoperiri, când navigația deveni mai intensă, călătoriile mai lungi, se simți nevoia de a se codifica uzanțele maritime.

Faptul că nu s'a găsit nici un document referitor la navigație în timpul evului-mediu se mai explică și prin aceea că în toată această perioadă obscură și plină de obstacole pentru menținerea unui schimb activ, puține persoane, în afară de cler, știau să scrie și să citească; ar fi trebuit deci ca pentru fiecare călătorie să se recurgă la notari sau scribi, ceea ce nu era de natură a facilita negoțul maritim.

Nu trebuie iarăși să pierdem din vedere că până în sec. al XVI-lea, de multe ori calitatea de neguțator și armator se confundau în aceeași persoană: neguțatorul încărca marfa pe o navă care era proprietatea sa și pe care se imbarca și el în persoană pentru a o desface în porturile străine, de unde se înapoia cu alte mărfuri.

Cu intensificarea comerțului, navele se închiriau pentru anumite transporturi, cu care ocazie se încheiau și asemenea contracte, cari aveau să acopere călătoriile respective. Charterul avea o mare importanță în caz de neînțelegeri și în afară de jurnalul de încărcare, în care se treceau toate mărfurile la bord, era principalul document după care se lichidau diferendele. Ofițerul însărcinat cu ținerea jurnalului de încărcare era secundul vasului, numit și „scriba navis”; el avea o situație deosebit de însemnată și în chestiunea caricului și a mânuirii lui, o autoritate mai mare ca a căpitanului vasului.

Cu dezvoltarea negoțului internațional, expeditorii luau obiceiul de a aviza prin corespondență pe destinatarii lor, trimițându-le o listă de mărfurile încărcate. La sosirea vasului, destinatarii se prezentau căpitanului pentru a primi mărfurile adresate lor. Ofițerul secund consulta jurnalul de încărcare cu listele prezentate de destinatari și dacă se potriveau, livra mărfurile respective. Mai târziu la încărcarea mărfurilor, secundul vasului elibera o adeverință de

*) Fotografiele documentelor reproduse în text le posedăm de la Expoziția Maritimă și Colonială din Anvers, 1930.

primire, care împreună cu scrisoarea de aviz a expeditorului, dădu naștere conosamentului, așa cum îl cunoaștem astăzi.

Asemenea conosamente și cele mai vechi ca dată (anul 1390 și 1393) sunt acele descoperite într-o arhivă particulară în Italia și despre cari se face mențiune în lucrarea „The early history of Bills of Lading” de Dr. Bensa.

În cele ce urmează reproducem textul original în latină populară și traducerea în românește (Planșa III):

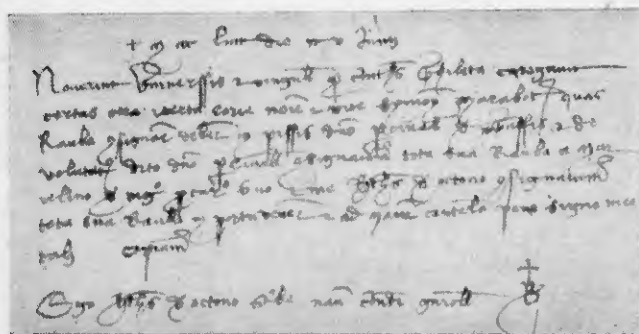
MCCCLXXXX DIE XXV JUNII

„Noverint universsis et singuli quod Antonius Ghileta caregavit „certas cera et certa corie nomine et vice Symonis Marabot quas „rauba consignari debent in Pissis domino Percivali de Guisuffis „et de voluntate dicto domino Percivali consignavimus tota sua „rauba a Marcelino de Nigro procurator suo et me Bartholomeus „de Octono consignavimus tota sua rauba in Portueneri et ad „maiozem cautelam pono signo meo tali.

Copiam

Ego Bartolomeus de Octono scribe navis Garoll”.

„1930, Junie 25. Se face cunoscut tuturor că Antonius Ghileta a „încărcat o anumită cantitate de ceară și piei în numele și pentru



„contul lui Symonis Marabotti, cari trebuiesc livrate la Pisa, d-lui „Percival de Guisuffis și din ordinul numitului domn Percival vom „livra toată marfa lui Marcelino de Nigro agentul său, iar eu Bar- „tolomeu de Octono voi livra toată marfa la Portovenere pentu „care garantez cu sigiliul meu.

Copie.

Bartolomeu de Octono secundul navei Garoll

Un alt conosament, datat câțiva ani mai târziu, are următorul text, pe care îl redăm în traducere:

„În numele lui D-zeu, în prima zi a lui August 1397, la Bruges. „Se face cunoscut tuturor cari vor vedea prezentul text, că eu „Manfredino de Cherio adevăresc de a fi primit de la Anthonius „Chornello din Majorca, 730 bare de fer. Acest fer trebuie să-l „livrez lui Petro de Villalonga în numitul loc Moroliche.

„Manfredinus de Cherio”.

Expeditorii mărfurilor continuau a aviza prin scrisoare pe destinatori, de multe ori trimițându-le în același timp și conosamentul. Exemplul următor e tipic:

„V'am trimis astăzi cu vasul lui William Ris din Majorca 11 „baloturi de grâu cu marca (facsimile). Când vor ajunge cu bine „în mâinile dv. plătiți pentru navlu florini 14 în total. D-zeu „vă fie pavază după doriința lui Antonio di Guccio.

Semnat: Goro di Stagio, Valencia.

Conosamentul ca document separat, s'a introdus probabil încă anii 1305 și 1390. Presupunerea aceasta e stabilită pe faptul găsit în arhiva municipală din Londra, a unei sentințe pronunțate într-un proces în care e vorba numai de charter (contract de navlosire).

Extrasul următor confirmă producția unui charter:

„...că această sumă de bani trebuia plătită 21 zile după „marfa va fi fost predată, pentru care probă a produs charter „respectiv. Intimatul admite de a fi navlosit transportul de vin „conformitate cu charterul, însă clauza cu descărcarea la Londra „n'a fost satisfăcută...”. Dat în Londra, 5 Court of Reginald „Thunderle, 1305 februarie 24.

În tot cuprinsul desbaterilor procesului și a sentinței, nu se face o singură dată mențiune de conosament și charterul pare să fi fost singurul document produs.

Din nefericire, documente englezești vechi ne stau prea puține la îndemână, deși trebuie să fi existat cu mult înaintea celui mai vechi păstrat. Mențiune despre registrul de încărcare se face abia în 1538 și vechile conosamente găsite erau copii de pe registrul vasului. Cel mai vechi conosament englez cunoscut până astăzi datează din 1538. Un altul din 1539 evidențiază uzul la acea dată ca asemenea conosamente să se elibereze în serii de câte 3 exemplare.

E de observat în aceste documente și în cele de mai târziu, că de des se invoca ajutorul Providenței. Sentințe pioase se repetă pe chartere și conosamente ca și pe orice registru de încărcare.

Un asemenea exemplu îl găsim într-un conosament din 1766:

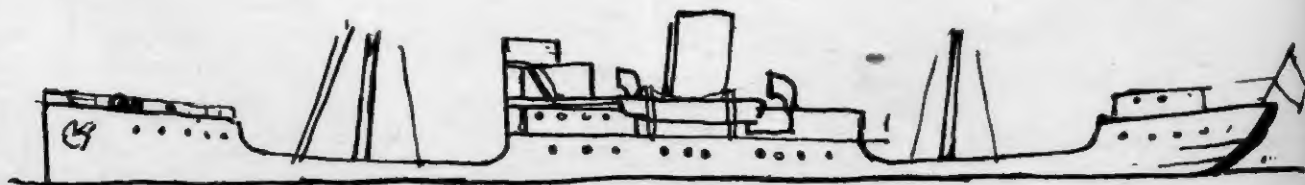
„Încărcat prin grația lui D-zeu, în bună ordine și condiție, de „către Lewis Fontaine, în vasul denumit „The Friends”, al căru „căpitan, după D-zeu, pentru actuala călătorie, William Spencer „aflător în prezent la ancoră în fluviul Tamisa și cu voia lui „D-zeu destinat a porni la Liverpool; 100 quarteri de grâu în 16 „saci și 217 quarteri de grâu în 348 saci...

„În mărturia cărua căpitanul vasului sau secundul lui am eliberat alte două copii de pe prezentul conosament, ambele de aceeași „conținut și aceiași dată; execuția unuia atrage nulitatea celor „alte. Și D-zeu să călăuzească vasul în siguranță la destinație „dorită. Amin.

Datat Londra, 4 Iunie 1766, William Spencer

De altfel nu e de mirare că se invoca ajutorul Providenței când micimea tonajului vaselor și propulsiunea lor prin vele, făceau ca procentajul accidentelor și naufragiilor să fie foarte ridicat. Nu mai cu progresele tehnicii construcțiilor maritime și cu introducerea mașinilor cu vaporii ca mijloc de propulsiune, numărul naufragiilor descresc, navigatorii devin mai puțin fataliști și capătă mai multă încredere în mijloacele proprii cari le stau la îndemână și cari le dau posibilitatea într-o largă măsură să domine elementele nesigurantei.

Dar unele din formulele pioase din vechile documente maritime s'au transmis prin tradiție până în zilele noastre și ele dispar de la chartere și conosamente abia în ultimii ani.



SPORTURILE NAUTICE

de Dr. EUGEN T. PETRESCU

Pare a fi omenesc lucru să dorești ceea ce nu ai, iar bunurilor pe cari le posezi să nu le dai importanța pe care o merită.

Cât de cunoscute și de cântate nu sunt bogățiile și frumusețile țării noastre, atât de economiști cât și de poeți! Și cât de puțin le prețuim!

Să aruncăm o privire asupra unuia din importante elemente ale naturii care prin abundența lui în România, îndeplinește toate calitățile: apa.



Cine nu știe cât de brăzdată e țara noastră de râuri, când iuți, șerpuitoare și zgomotoase, când liniștite și adânci. Și pe ce locuri minunate sunt săpate albiile lor. Dar Dunărea, fluviul cel nepieritor, dar Marea Neagră cu tonurile ei nesfârșite și cu agitațiile ei variate, de la calmul „ca oglinda” până la valurile cu „berbeci” și mugete înfricoșătoare.

Pline de măreție sunt apele țării noastre. De aceea mă gândesc, pentru ce nu am vedea și la noi o zi a începutului pescuitului, primăvara, așa cum am văzut în Franța și cum cred că este în multe alte țări? Poate nu mulți cunosc acest lăudabil obicei, așa putea spune sportiv. Iată despre ce este vorba:

Ziua pescuitului, care îmi pare a fi chiar 1 Aprilie, nu privește pe pescarii de meserie, ci în acea zi veți vedea eșind pe barierele orașelor, cu sutele, ba chiar cu miile, tineri, bătrâni, femei și copii, cu undițele și tolbele la spinare, pentru a se așeza pe malurile râurilor celor mai apropiate, spre a prinde pești. Au unii credința că treburile din restul anului vor fi în raport cu cantitatea vânatului. Nu-și închipue nimeni cât de nenorocit se simte acela care după o zi întreagă de pândă nu a prins de cât 2—3 peștișori sau nici atât.

Să nu socoată cineva că pescuitul cu undița se face numai în acea singură zi pe an. Aceasta este numai începutul, pentru ca apoi în Duminicile și sărbătorile cari urmează, regulat să vezi o bună parte a locuitorilor orașelor, singuri sau cu familiile, preferând să-și la de-ale mâncării și să se odihnească în aer liber și curat, la țărnușul unui râu, de cât să se otrăvească într-o cameră închisă, cu tutun, băuturi alcoolice, jocuri de noroc, etc.

Mai mult încă, la Paris vezi în mijlocul orașului, zi la zi, stând pe țărnușurile Senei, bărbați, a căror ocupație nu o cunosc, ore întregi nemișcați, cu undițele în mână ca să prindă câte un „baboiaș”. Oricât pasiunea acestora este mai puțin condamnată.

Mă întreb iarăși, pentru ce pe râurile, lacurile, Dunărea și Marea noastră, în afară de bărcile jerpelite ale oamenilor care-și câștigă cu trudă existența din pescuit, nu vedem mai numeroase bărci curate, cu sau fără pânze, sau chiar vaporase cu excursioniști? Dunărea e o apă curgătoare excelentă pentru dezvoltarea turismului nautic și tot așa Marea Neagră, care deocamdată ispitește mai mult.

Apoi, pentru ce să nu vedem și la noi mai mult tineret care să-și

întărească mușchii, să-și oxigeneze plămânii și să-și ascute mintea practicând frumosul sport al canotajului?

Ar crede poate unii că acest sport este costisitor. Mă grăbesc a răspunde că nu. Un club nautic bine organizat, cu un număr nu prea mare de membri, dar hotărâți, poate să-și procure cele trebuitoare cu sume relativ mici. Și apoi cu puțină imaginație, unele combinații ce yachturi ieftine, pentru distracții, se pot improviza.

Pornind de la puțin, se poate ajunge departe. Avem Yacht-Clubul Regal Român, care prin munca și iscusința sa a știut să atragă atențiunea și ajutorul celor mai înalte personaje.

Chiar Bucureștenii ar putea să exercite din plin acest sport, putând, în afară de prea frecventatele lacuri ale Cismigiuului și Parcului Carol, să-și amenajeze lacurile de la marginea orașului. Când am auzit că este vorba de asanarea, în mod oficial, a acestor lacuri, am tresărit de bucuria realizării unui vis pe care-l nutream dinainte de război.

Ceeace a lipsit la noi pentru înjghebarea sporturilor nautice, ca întotdeauna, a fost: până la un punct, ignorarea lor, și în al doilea rând lipsa de inițiativă.

Liga Navală Română e gata oricând a ajuta, pe cât îi va fi cu putință, pe toți aceia cari vor activa în această direcțiune.

Este timpul ca să fim stimulați cel puțin de țara vecină nouă și prietenă, Cehoslovacia, care nu are eșire la mare, dar care are un mare număr de societăți de înot și cluburi nautice, pe când acestea la noi „se numără pe degete”.

Un sport cu care iarăși nu ne putem lăuda, este înotul.

E drept că în coloanele sportive ale ziarelor noastre se văd dări de seamă asupra unor competițiuni ale acestui sport în România. Dar, dacă observăm bine, în afară de un număr restrâns de înotători, aproape mereu unii și aceiași, cari iau parte la concursuri, nu vedem cluburile producându-se mai din plin și cu alte laturi ale înotului: școala de înot, salvarea de la înec, o propagandă mai concretă, serbări în acest sens, etc.

Din cele 18 milioane de Români, cei cari știu să înoate metodic, sunt prea puțini. Îmi vine în minte Suedia, unde orice copil nu poate obține certificatul de absolvirea școlii primare, dacă nu știe să înoate. Trebuie să menționez însă că fiecare școală primară își are baia și basculul ei de înot.



„Căți imbecili cari nu știu să înoate, ar scăpa de la înec, dacă numărul înotătorilor ar fi mai mare” spunea ironic, într-o alocuțiune, președintele societății feminine de înot „La muette” din Paris, cu ocazia unei serbări de natațiune, prezintănd eleve cari numai după un număr de câteva ședințe știau să înoate și să scoată manechinul de lemn (reprezentând un om înecat) de la fundul apei.

La lucru deci.

Cred că putem face și noi, imitând și lucruri bune, ceea ce se face în Anglia și Franța de peste o sută de ani.

Vine primăvara. Înființați cluburi nautice ori unde există un râu, un lac, un țărnuș de mare. Tineretul, își va face bine sie-și precum și țării, desfășurând câtă mai multă activitate în această ramură sportivă. Cei mai în vârstă vor fi alături de ei.

PENTRU INCEPĂTORII SPORTULUI NAUTICI

Ca să navigi — chiar de plăcere — trebuie să cunoști elementele ce le ai de mână.

Deci ca sportul să fie în adevăr agreabil trebuie ca începătorii să fie îndrumați către mijloacele cele mai lesnicioase, de oarece numai astfel vor putea obține cu minimum de oboseală, un maximum de agrement.

În primul rând orice amator de sport nautic trebuie convins că pe apă nu se umblă cu aceeași siguranță ca pe uscat, și oricât de sigură i s'ar părea barca în care se urcă sunt anumite situații, când dacă nu va fi precaut va risca să se răstoarne.



Fig. 1. — duba.

O asemenea întâmplare dacă nu poate avea urmări serioase în cazul când începătorul este un bun înotător, dar chiar prin faptul că se face o bae în mod neprevăzut, este adesea umilitor și poate influența de multe ori asupra entuziasmului sportiv.

Din nenorocire sunt situațiuni când rezultatul unei răsturnări poate să fie mai grav, și ori cât de rare ar fi aceste accidente, cel care se hotărăște pentru sportul nautic, trebuie deprins ca din vreme să ia toate precauțiunile spre a evita o nenorocire. Cu riscul chiar de a fi taxați de fricoși, este bine să infiltrăm în sufletul tinerilor prea îndrăzneți noțiunea că se face o mare imprudență când se nesocotesc măsurile de siguranță, și se avântă în largul apei nepregătiți suficient în sportul nautic.



Fig. 2. — Luntre.

Orice începător al sportului nautic care voește să se avânte în largul apei i-se cere: 1) Să cunoască barca în care se urcă; 2) Să se priceapă să umble cu ea.

Cum la noi sportul nautic este în stare embrionară, nu se poate vorbi încă de un tip de barcă propriu de sport, iar ama-

1) Este un nume generic ce se dă vaselor mici plutitoare, indiferent de formă.

tori obișnuiesc să utilizeze tipurile ce au la îndemână prin porturi.

Astfel pe râuri și eleștae se utilizează niște tipuri de bărci primitive, făcute de multe ori din simple trunchiuri de arbori demuite după localități, cinuri, dube, luntri, etc....

Aceste bărci sunt complet instabile și nepractice pentru începători fiind periculoase, iar pe ape mari și vânt inutilizabile.

La Dunăre, pe lacuri și pe mare se găsesc diferite tipuri de bărci: dube, lotci, luntri și barcazuri.

Dubele sunt un soi de cinuri mai perfecționate, ele sunt construite dintr'un schelet de lemn peste care este așezată o căptușeală de scânduri bine îmbinate numit bordaje. Fig. 1.

Dubele sunt foarte ușoare, se manevrează în general cu o singură lopată din partea dinainte sau dinapoi, nu sunt însă stabile



Fig. 3. — Lotcă.

și cere multă pricepere la manevră pe timp rău. Nu sunt recomandabile pentru începători.

Luntrile sunt niște bărci speciale pentru Dunăre construite ca și dubele, dar mai cu îngrijire, ele au fundul plat, iar extremitățile alungite le fac proprii de acostare la țărmuri; ele au o mare stabilitate, se manevrează cu o lopată sau două însă sunt greoaie la mers, mai ales pe vânt. Fig. 2.

Lotcile sânt niște bărci cu extremitățile fine, oarecum stabile, foarte ușoare și recomandabile pentru sport de cunoșcători, se manevrează lesnicios cu una sau mai multe lopeți; fac excepție lotcile mici zise vipere și săgeți cari cer mai mare îndemănare la manevră. Fig. 3.

Bărcile de mare sunt construite cu o deosebită îngrijire și ca să corespundă la anumite scopuri ele sunt de diferite forme, dimensiuni



Fig. 4. — Barcă.

și diferite materiale. Construcția lor a atins un mare grad de perfecțiune, ele pot fi extrem de stabile și chiar insubmersibile. Fig. 4.

Astfel avem, bărci de serviciu în port, bărci în serviciu vapoarelor, bărci de pescuit, bărci de curse, bărci de salvare, etc.

Odată cunoscută barca trebuie știut cum să stea în ea și apoi să se învețe cum să umble cu ea; dar acest lucru va fi descris în un alt capitol.

G. M.

MEMORIU DE RĂZBOI ȘI REVOLUȚIE

de Cpt. ZAGOREANSKI-KISEL

MĂRII NEGRE

— leagănul copilăriei.
— iubirea tinereții și
— isvorul existenței mele —
dedic această lucrare

Au trecut aproape 15 ani de când s'au desfășurat evenimentele descrise în această lucrare.

Când m'am hotărât să-mi scriu memoriile, în legătură cu revoluția, am revăzut câteva însemnări ce le aveam de pe atunci.

Dar când am început să aștern pe hârtie faptele petrecute, amintirile au apărut cu o exactitate așa de uimitoare, în cât simțeam că retrăesc iarăși acele clipe, — notele mele aproape numai erau necesare.

Cu ușurință deosebită mi-a revenit numele persoanelor ce au jucat diferite roluri în peripecțiile descrise, cât și detaliile convorbirilor în continuitatea evenimentelor.

Desigur, pentru un om, care nu a văzut și nu a trăit revoluția, pentru cel care și-a dus viața în mod obișnuit și calm, multe din cele ce sunt scrise aici vor părea exagerații sau chiar fantezii.

Și totuș nu este de cât purul adevăr.

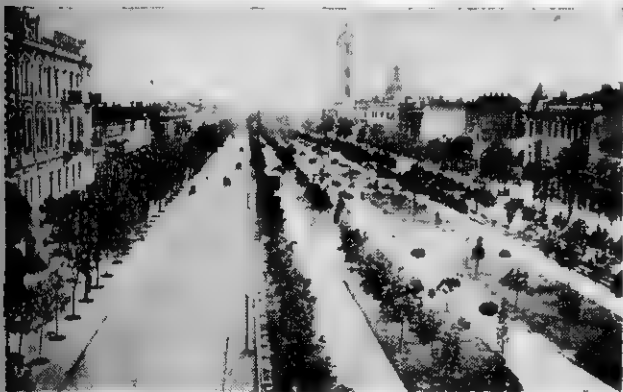
Asigur, însă, pe orice neîncercător că am schițat, după puterile mele, tot ce am văzut și ce am simțit, cu o exactitate cinematografică — reală — fără nici o retușare.

Poate unora să le pară curios că tocmai pe mine a căzut zarul să joc un rol principal în istoria crucișătorului „Regele Carol”.

Imprejurările așa au făcut.

În multe cazuri luăm decizii nu după deliberări logice și consecvente cum ar părea firesc, ci forțați de împrejurări ne hotărîm cu totul pe neașteptate, cașicum ni-ar fi dictat acțiunile cineva din afară. Rolul prim mi-a revenit fatal mie; și trebuie să recunosc că un mare noroc, a contribuit la deslegarea acestor evenimente să fie așa de fericită!

Memoriile mele nu erau destinate publicității...



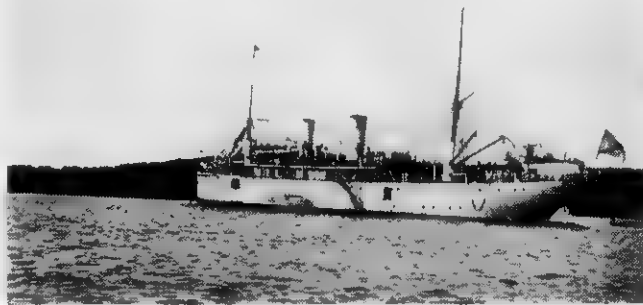
Vedere din Odesa.

Le-am scris pentru mine însu-mi, dar prietenii mi le-au cerut. Am descris aci numai un mic episod dintr'o vastă revoluție, în clocotul căreia viața fiecărui om a fost, mai mult sau mai puțin, un roman fantastic sau tragic.

1. PRIMA FAZĂ A REVOLUȚII.

Întrarea României în Războiul Mondial, — în anul 1916, — a înzestrat flota rusă din Marea Neagră cu mai multe vapoare foarte bune, aparținând Serviciului Maritim Român: „Impăratul Traian”, „Dacia”, „Regele Carol”, „România” și „Principesa Maria”.

Pe aceste vase, plecate din Brăila pentru Sevastopol, au fost numiți comandanți, ofițeri și marinari din marină rusă. A rămas însă la bord și personalul românesc. Dar rolul efectiv combatant a trecut în mâinile ofițerilor ruși. Personalul la mașini, românesc, a funcționat în permanență.



Vas rus puitor de mine.

Ajunse la Sevastopol, vasele au fost supuse unor minuțioase reparațiuni și lucrări de adaptare, primele trei fiind destinate a îndeplini rolul de crucișătoare auxiliare; vasului „România” i s'a dat misiunea de purtător de avioane, iar vasul „Principesa Maria” ca purtător de năvoade anti-submarine. La crucișătoarele auxiliare au fost înlăturate anumite supra construcțiuni inutile scopului de război, afectându-li-se câte patru tunuri moderne, calibru 105 mm. cu tragerea rapidă, și o instalație completă de Telegrafie fără fir.

Toate aceste vase erau la Sevastopol, în luna Februarie 1917 când le-am văzut cu ocazia sosirii mele în concediu de pe frontul românesc, unde comandam, — pe Dunăre, — un grup de vedete blindate.

Vasele românești, purtând pavilionul „Sf. Andrei”, erau în rada nordică a portului, frumos aliniate, în linie de șir, gata, complet armate și vopsite, luciau sub razele soarelui cu formele lor elegante și ușoare...

Păstrez încă vie în memorie, plăcerea deosebită ce am simțit, privind în special vasele „România” și „Regele Carol”.

În această perioadă ante-revoluționară, flota rusă în general cât și portul, făcea o impresie foarte bună.

Flota, sub comanda Amiralului Colceag, era bine organizată.

Orașul Sevastopol, era guvernat de către Amiralul Vesiolchin, personagiu bine cunoscut pe Dunăre în timpul războiului, om energetic, care reușise să imprime orașului ordine și disciplină perfectă.

Contrastul mai mult de cât izbitor, dintre mizeriile vieții de luptător pe front, și viața ordonată ce se desfășura în fața ochilor mei, m'au făcut să cred că orașul își duce viața sa cotidiană într'un mod obișnuit, dar în curând fu-i desmințit de impresiile mai mult decât dureroase ce aveam să culeg.

Odată intrat în cercul intim al familiei și prietenilor, am constatat că starea sufletească a poporului era cu totul alta...

...Ferbea ceva ascuns în inimele tuturor...

Fiecare purta în suflet o cantitate mai mare sau mai mică de dinamită, ce nu aștepta decât doar scânteia și momentul prielnic, care permițând și ușurând explozia, să azvârle toată ordinea existentă în haos...

Pretutindeni se manifestau tendințe ascunse revoluționare!

...Mi-am adus aminte atunci de bieții ostași aflători pe front, de

stoicismul lor sacru ce-l puneau pentru indeplinirea sfintei lor datorii, ostași cu sufletul străin de tendințele și proporțiile vulcanului ce începea să mijească în spatele frontului.

Groznicile evenimente bănuite n'au întârziat mult până să apară.

La 27 Februarie 1917 fu primul sughiț de moarte a vechii alcătuiri, și fizionomia noului stat rus începu să apară.

În acea zi trenurile n'au mai sosit din Petrograd și s'au suspendat toate comunicațiile de poștă, telegraf și telefon.

În ziua de 1 Martie, vânzători de ziare împânzîră cu edițiile lor speciale tot orașul, anunțând cu vocile lor stridente abdicarea Împăratului și formarea guvernului provizoriu.

Vestea aceasta căzuse ca trăsnetul în rândurile ofițerilor, producând nedumeriri asupra ideilor noi socialiste, ce se ridicau amenințătoare, cu tendinși de a schimba felul vieții de până atunci, bazată pe dragoste de tron și patrie.



Amiralul Koleciag.

...N'am să descriu detaliat, mersul evenimentelor revoluționare în marina din Marea Neagră, deja descrise de mai mulți. Însă nu pot trece sub tăcere, rolul deosebit de frumos al Amiralului Colciag, care în momentul acela grav, a înțeles pericolul evenimentelor ne faste, salvând situația care ar fi putut deveni tragică dela început.

El a ordonat ca armata de uscat și marina să depună jurământ guvernului provizoriu, cu tot ceremonialul obșnuit.

Până la mijlocul lunii Martie, viața zilnică și-a păstrat mersul ei calm, ne deosebindu-se cu nimic de cea de mai înainte.

Furia revoluției la noi părea că a trecut fără sânge, în timp ce știrile ce soseau din marea Baltică zugrăveau excese teribile ce apăreau în inchipuirea noastră cu totul fantastice.

Din nenorocire, această stare de lucruri, relativ normală, n'a durat mult...

Din Petrograd a sosit reprezentantul Dumei, lucrătorul Tuleacov, spre a verifica cum sunt aplicate directivele revoluționare în marină.

El a înființat „Tentro-Flot”¹⁾, discreditând și anihilând prin aceasta puterea comandantului flotei și comandantului cetății. Acești comandanți erau nevoiți să se supună, fără șovăire, unor inovații curioase.

Scene ridicole și tragi-comice s'au putut vedea în acele zile.

¹⁾ „Tentro-Flot”: comitet revoluționar de marinari, ales pentru conducerea flotei.

...Amiralul Vesiolchin însoțind pe lucrătorul Tuleacov, șezând în locul din stânga în automobil, purtând pe lângă semnele imperiale câte o respectabilă funtă roșie, în forma de rossetă, pe reverul mantalei de amiral, fapt ce contrasta izbitor cu restul ținutei...

Tuleacov a fost însă prima rândunică cu instincte de corb ce și-a făcut intrarea în Sevastopol.

După el și-au apărut roiuri de indivizi suspecti și cu totul necunoscuți, care veneau cu un singur scop: de a propaga și întări revoluția.

A apărut atunci la suprafață din masa înveninată de noua doctrină, un oarecare Praporșic Sofonow, care în fruntea mulțimei de răsculați, s'a dus la locuința Amiralului Vesiolchin somându-l să-și scoată epoleții de Contra-Amiral cu cifra Imperială.

Amiralul eșind în balconul casei sale, și-a rupt singur epoleții. Acelaș gest a fost apoi repetat de toți ofițerii, care-și acoperiau emblemele de pe șepcile lor cu fâșii de pânză roșie.

Cei cari se împotriveau, erau acostați pe stradă, li se vopsea cu roșu însemnele de pe șepci, operație brutală la care toți se supuneau fără cârtire, orice împotrivire ar fi însemnat moartea.

Astfel fiind pregătite și întărite masele, pe zi ce trecea deveneau tot mai obraznice și mai bestiale în manifestările lor; căutau orice prilej ca să se terorizeze ofițerii, până au ajuns în cele din urmă la complecta dezarmare a corpului ofițeresc.

Toate acestea nu au fost făcute de cât cu scopul de a compromite și dezonora complet pe ofițeri, întru cât, drept judecând, ce ar fi putut face 30 ofițeri, de pe un cuirasat de linie, contra 1000 oameni din echipaj care posedau arme și muniții.

Numai două persoane nu s'au supus acestor insultătoare dispozițiuni: un tânăr sublocotenent de pe torpilor „Jachii” care s'a împușcat în momentul când i s'a cerut să predea stiletul, și comandantul marinei, Amiralul Colciag. Gestul lui a fost mareț și pildă de bravadă.

...Când au sosit delegații sovietelor de soldați și lucrători pe bordul quirasatului „Gheorghe Pobedonosefi”, pe care Amiralul își înălțase pavilionul său, și au cerut predarea armelor, Amiralul foarte calm, s'a dus în cabina sa și întorcându-se pe punte cu sabia de Sf. Gheorghe și stiletul a spus:

— „După căderea Port-Arturului, Japonezii respectând eroismul adversarului n'au cerut predarea armelor mele, și voi veniți să mi le cereți... el bine... nu vi le dau...” și zicând aceste cuvinte, Amiralul își aruncă armele sale peste bord, în mare.

Delegații s'au întors la sovietul central și, după o ședință furtunoasă de noapte, au decis arestarea Amiralului Colciag.

...Prea târziu însă, deoarece Amiralul, dându-și seama de situație, a predat comanda flotei Contra-Amiralului Nemitz, plecând la Petrograd.

Flota a rămas ca și decapitată...

DE PE CRUCIȘETORUL „PRUT” PE „REGELE CAROL”

Datorită numai hazardului, rolul meu în aceste penibile evenimente, era doar de simplu spectator, întru cât fiind în concediu nu aveam contact cu marinarii.

La câteva zile de revoluție, folosindu-mă de faptul că fusesem în străinătate, cu care ocazie îmi procurasem o complectă garderobă de haine civile, am căutat să profit de acest fapt și din proprie inițiativă, deși regulamentele militare opreau, pentru a fi ferit de orice privire și nu a fi observat de masele răsculate, m'am îmbrăcat civil.

Îm păstram calmul față de toți, gestul meu dând de gândit doar camarazilor mei.

Aceștia îmi repetau veșnic aceeași observație:

„Dacă Amiralul află, vei fi arestat!”

Răspundeam tuturor amabil:

„Așteptați puțin și veți face ca mine!”

Faptul nu întârzie să se producă, căci la începutul lunii Aprilie apăru un ordin al comandantului marinei, care permitea ofițerilor portul hainelor civile.

În mijlocul atâtor evenimente incordate concediul meu luă sfârșit...

„Dela Dunăre ne veneau știri alarmante. Se accentua rezvrătirea și la unitățile de acolo. Ca să nu mă întorc la post am aranjat transferarea mea în flota Mărei Negre, voinde să fiu cât mai aproape de familie.

A sosit deci momentul, când trebuia să îmbrac și eu noua uniformă impusă de Kerenschi.

M'am prezentat spre imbarcare pe bordul crucișătorului „Prut” vas ce fusese tot crucișător în marina turcă, sub numele de „Medjidie”, capturat de ruși în timpul războiului.

Crucișătorul era în reparație, operație ce era executată de maiștri englezi, și fiind că posedam bineșor această limbă, îndeplineam și misiunea de translator. Vasul a fost legat la dana din „Corabien-laiba-baia” lângă ateliere. N'avea echipajul complet, iar serviciul de bord aproape inexistent. Această ne simplifică foarte mult situația noastră de ofițeri, petrecând cea mai mare parte a timpului în cabine, de unde eșeam doar în timpul meselor în careu.

Evenimentele însă, se desfășurau cu repeziciune spre deslegări ce aveau să devină din ce în ce mai grele.

Echipajele sub presiunea tuturor provocărilor demoralizate, suferite otrăvite, s'au dus să lupte cu un inamic închipuit care ș'ar fi luat poziție în bazinul fluviului Don. Tema de luptă era de fapt un pretext, adevăratul motiv al acestor năvăliri de echipaje în interiorul țării fiind jaful.

„Ajungând cu jafurile lor în comunele Cazacilor de Don, ei au întâmpinat aici o rezistență așa de mare, în cât rezultatul a fost ridicol și dezastruos.

Cea mai mare parte din ei „dau bir cu fugiții”, iar cei luați ca prizonieri au fost bătuți într'un mod rușinos chiar de femeile cazacilor.

În a doua decadă a lunii Decembrie, acești „bravi” luptători s'au întors la Sevastopol, unde și-au revărsat asupra ofițerilor tot potopul lor de ură și mânie, din cauza rușinei suferite.

O parte din echipajul vasului „Prut”, mai mult „revoluționari conștiincioși”, cum se complăceau a se intitula, întorcându-se pe crucișător au ținut un meeting, la care s'a decis: „debarcarea tuturor ofițerilor în cazarmele de pe uscat”.

N'au lăsat la bord decât un singur praporșcic, nu de mult recrutat din marinari, om lipsit de scrupule și simțul onoarei, și care luase parte cu ei în luptele rușinoase de pe Don.

Întâmplarea, că echipajul „Prutului” s'a întors mai devreme, grăbindu-se cu meetingul, a fost o mântuire pentru noi, întru cât echipajele celorlalte vase, care s'au întors în ziua următoare, au arestat vreo 30 ofițeri, în frunte cu comandantul șef al Porturilor din Marea Neagră, Vice-Amiral Novitzchi, și președintele Curții Maritime Navale, Generalul Chetritș.

Echipajul distrugătorului „Gadgibi”, nu s'a mulțumit numai cu arestarea: a fost împușcat pe loc modestul și simpaticul locotenent Bogdanov, pentru simplul motiv că sfătuia echipajul să nu asculte de provocătorii înveninați.

Perspectiva ce aveam de a fi dus în cazarma de uscat, unde echipajul nu era decât o ceată de bandiți, nu-mi surâdea de loc...

„Se știa, că acolo se petrec scene de umiliri și batjocorire revoltătoare!...

Tot ce era ofițer era supus la vecsațiuni triviale, și modul de traiu constituia cea mai dureroasă umilire.

„Erau siliți să meargă la curățatul cartofilor în bucătărie, puși să spele closetele.... și alte însărcinări cu totul incompatibile cu titlul, ocupațiunea, creșterea și chiar cu bunul simț.

„Gândul că toate acestea mizerii trebuie să le suport m'am decis de a face tot ce-mi sta în putință să evit tortura.

Am recurs atunci la unul din cunoscuții mei, Căpitanul Comandor Vinocrov, Comandant în acea vreme pe bordul vasului „Regele Carol”.

M'am prezentat pe crucișător, luându-mi și toate actele necesare prezentării în cazarma de la uscat, iar comitetului ¹⁾ de pe crucișător”, s'au dat explicații că „sunt numit la bord”.

În noaptea în care crucișătorul a plecat spre Trebizunda cei treizeci ofițeri arestați, la uscat — după o anchetare făcută de formă — au fost scoși din închisoare și, în frunte cu Amiralul Novitchi, au fost împușcați în apropiere de localitate Malacov Curgan.

Plecarea mea neașteptată din Sevastopol, a făcut pe toți prietenii și cunoscuții mei să creadă că am căzut și eu victima asasinatelor din acea noapte sângeroasă.

Din echipajul „Regelui Carol” un sfert erau Români, iar restul Ruși, numiți încă înainte de revoluție, fiind debarcați de pe diferite vase.

Păreau comparativ, destul de liniștiți și aceasta poate datorită mai mult faptului, că vasul a fost mereu în călătorii fiind trimis de Tintero-flot când la Batum, când la Novorosișc, *supra*.

La începutul războiului, crucișătorul „Regele Carol” eșea ^{du} toată escadra îndreptându-se spre țărmul Turcesc, luând partea activă în lupte, contra inamicului.

Repartizați la Trebizunda, eram la dispoziția „Armotvod”-ului comitet ce se ocupa cu retragerea armatelor din Asia-minoră, de sub Erzerum și din alte localități, biruite de brava armata Caucaziană.

— „Pacea fără anexări și contribuții” — lozincă aruncată în masse de Lenin, a răzvrătit complet splendida armata Caucaziană, care ca o turmă de oi, a început să se retragă spre vechile granițe rusești.

Cea mai parte din ei, veneau la Trebizonda, de unde știau că pot trece mai ușor cu ajutorul vaselor la Novorosișc.

La aceste transbordări au luat parte câteva vase comerciale mobilizate și în special crucișătoarele „Regele Carol”, „Împăratul Traian”, „Dacia” și „România”.

Toate acestea 4 vase, au avut aproape tot personalul mecanic românesc, personal ce s'a ținut în rezervă față de activitatea revoluționară.

Vasele fiind alimentate cu păcură, n'au avut greutate pentru a imbarca acest combustibil, întru cât cea mai mare parte a vaselor din flota Mărei Negre, întrebuințau drept combustibil cărbuni, și n'au putut să easă la mare, deoarece echipajele refuzau încărcarea cărbunilor.

Pe „Regele Carol” funcționa, ca și pe celelalte vase, comitetul politic, care avea depline puteri, rolul comandantului reducându-se numai la conducerea vasului.

Comandantul era de un temperament moale și prea supus, imposibil și indiferent la tot ceea ce petrecea în jurul său, în timp ce în comitet figurau, spre norocul nostru, doi, trei marinari mai de omenie, fapt ce a făcut ca viața noastră să se scurgă în acest interval de timp relativ calmă.

Nu mai un singur ofițer, ²⁾ locotenent de Amiralitate, trecut din armată, figura ca membru în comitet, ofițer, ce spre nenorocul nostru, a fost cel mai puțin simpatic și cel mai vitreg.

Voinde a acapara toată puterea pentru el, a căuta tot timpul să provoace conflicte între ofițeri și marinari, afățând pe unii contra altora; purtarea sa era extrem de instigatorie.

El a fost imbarcat pe crucișător împreună cu soția sa.

Ținea cuvântări revoluționare la toate meetingurile, căutând să-și impună autoritatea.

(va urma)

¹⁾ Fiecare vas avea un comitet care se bucura de depline puteri.

²⁾ Corp compus din ofițerii transferați din armata de pe uscat pentru instrucția militară.

DIN ENCICLOPEDIA MĂRII

POVESTEA NAVIGAȚIEI

de Amiral C. BUHOLTZER

3. *Construcția unei Nave.* — Ca o navă să fie rezistentă trebuie să aibă măcar o piesă din o singură bucată, sau din bucăți mari formând ca și una singură. Ea se numește „chilă” și este piesa care se așează la fundul și la mijlocul navei în afară, în tot lungul ei. În „*Santierul de construcție*” aceasta e cea dintâi piesă care se pune pe *cala de construcție*. *Cala* e un plan înclinat, la uscat unde se construiește nava, și de unde va trebui să alunece, când terminându-i-se corpul plutitor va trebui să fie dată la apă sau *lansată*. Pe *chilă* se așează *coastele* sau *cuplurile*. Acestea se leagă între ele cu



Vas în construcție.

alte piese. Piesa care leagă în lungul navei, în interiorul ei, toate coastele se numește *carlingă*. Se pune o *carlingă* la mijloc în lung și câte una lateral. *Prova* și *pupa* sunt părțile dinainte și dinapoi ale unei nave.

Navele vechi de luptă, cu pânze, aveau câteva sute de tunuri, puse în borduri sub punte. Locul acesta închis se numea de francezi „*batrie*” (sau *baterie*).

Cuvântul era scris pe un perete din un bord în altul, astfel: „*Ba-trie*”. Silaba „*Ba*” venea în *stânga* când citeai uitându-te spre *prova* navei și „*trie*” era în *dreapta*. De aci a rămas cuvântul de *ba-bord* sau *bordul din stânga* și *tri-bord* sau *bordul din dreapta* navei. Englezii spun *bordului din dreapta* al navei *starboard* și explicația care o dau ei, este că altă dată *cârma* nu era la mijloc, ci se ținea cu o ramă mare în partea dreaptă. Ori pe englezește a *cârmi* înseamnă *to steer* și de aci ei deduc că *bordul* unde era altă dată *cârma* se numește *starboard* căci era *bordul cârmuierei* sau *to steer*. Se vede deci cum fiecare națiune caută să-și explice diferite numiri date în tehnica navei.

Peste *grinzile* care leagă partea de sus a *coastelor* se pune *puntea* sub care diferitele *compartimente* se destină *mașinilor*, *magaziilor* și *locuințelor*. *Locuința* marinarilor e de obicei la *prova* și se numește *postul echipajului*, căci toți marinarii la un loc, se numește *echipaj*. Ofițerii au *cabine* pentru dormit și pentru lucrat, iar masa o iau în comun în o sală mare sau în *careu*. Ca să poată cineva dormi la *bordul* unei nave, trebuie să se obișnuiască cu pasul marinarilor de serviciu și cu toate *sgomotele* navei. Chiar schimbarea de pe o navă pe alta, cere obișnuință dacă nu pentru odihnă cel puțin pentru a nu te împiedica de diferite obiecte pe care nu ai obișnuința să le ferești mai ales pe întuneric. Străinilor, cari se împiedică de orice lucruri de la bord, li se zice în limbajul mari-

năresc „*elefanți*”. *Lumina* vine la locuințe prin ferestre laterale, rotunde, și prin deschideri cu geamuri sus în punte sau *spiraiuri*. Dacă pe punte se mai fac alte două punți, una la *prova* și alta la *pupa*, acestea sunt *teuga* și *duneta*. O altă punte îngustă, mai spre mijloc și mai înaltă, având și cabine, se numește *puntea de comandă*. Acolo e și *camera de hărți* și *camera cârmei* de unde *marinarul (timonier)* ține *cârma* sau *timonia*.

Cârma se mișcă prin o roată legată prin lanțuri de transmisie cu *cârma* dela *pupa*. Tot sus, cam la aceeași înălțime cu *puntea de comandă*, sunt ridicate și *bârcile* pe *gruele* lor de ridicare. Nava se ancorează prin *ancoră* legată de fundul navei în interior prin un lanț care iese prin o *nară* sus aproape de *prova*. La *pupa* nava poartă *pavilionul național* sau *culorile țării*. În *marinele* streine când o navă poartă numele unei provincii sau unui oraș, *pavilionul*, e dat în dar de doamnele de acolo. Cu el se evoacă o provincie întreagă, a căror doamnă cu un gest indușător au brodat cu mâinile lor *pavilionul*, care în toate diminețile la răsăritul soarelui

Soarelui, în sunetul goarnelor și al tobelor se urcă fluturând la *pupa* navei. O navă se leagă la cheu de *babalele* cheului, niște bucăți mari de fontă, înfipite în piatră. Legătura se face prin *parame* sau frânghii împletite de cânepă groasă. Nava intră în apă un număr oarecare de metri, care se numește *pescajul navei* sau *cât calcă nava*. *Linia* pe care o desenează apa pe *bordajul* exterior se numește *linia de plutire*. Când se lansează o navă de pe *cala de construcție* se taie legăturile care o rețin acolo. În alte timpuri aparatele de reținere erau la *prova* și ca să se lanseze nava, se făceau pe cală niște găuri în care intrau oamenii ce trebuiau să taie legăturile. Imediat ce nava începea să alunece, acești oameni se ascundeau în groapă iar nava trecea peste ei. Pentru că se întâmplau accidente, oamenii întrebuințați erau din acei condamnați și de scăpau erau grațiați. *Lansarea* se face acum numai pe la *pupa* și deci fără pericol. În clipa lansării se face și *botezul navei* adică i se dă cu solemnitate numele ce-l va purta. Iată cum descrie *Alphonse Esquiro*, o lansare pe *Tamisa* în timpuri mai de demult

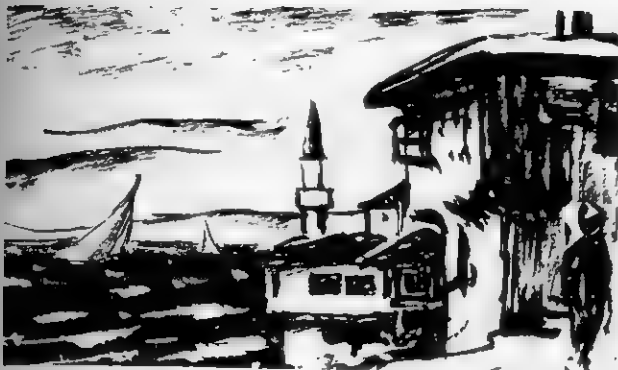


Lansarea unui vas.

„*Azistam în 1863 la darea la apă a ultimei nave de război, construită din lemn la Wolnich. Urișul se odihnea în leagănul său, căci ce nume poți da unui bazin de piatră fără apă, dublat cu stejar și acoperit peste tot cu sticlă, în formă de boltă? Aproape trei sute de persoane, bărbați și femei, erau chemați să ia parte la această ceremonie nautică...*”

Muzicanții cântau de o oră nașterea acestui nou copil al marinei Britanice...

LITERATURĂ



Dionysopolis (Balcicul)

*„La fondation de Dionysopolis,
dont on ignore la date, est due aux
navigateurs grecs“.*

O. TAFRALI

Priviți acum Balcicul! În timpuri milenare
— Un secol înainte de era lui Christos —
Era ce e și astăzi: un mândru port la mare,
Ca și Callatis, Tomis, Odessos și Istros.

Erau aceste porturi de vechii greci fondate,
Pe coasta locuită de Sciți, Crobyzi și Traci,
Ce-aveau pe-atunci un rege, vestitul Mithridate,
Rival cu Buerebista, ce stăpânea pe Daci.

Și a venit apoi, din Roma 'nvingătoare
Licinius cu multe și aprigi legiuni,
Ce, supunând pe toate barbarele popoare,
A'tins al Romei sceptoru pe-aceste regiuni.

Sub stăpânirea dulce a Romei cea bătrână
A înflorit Balcicul în fiecare an...
Și secolii, după secolii, trecut-au astfel până
A început ruina Imperiului — roman.

Acropole de astăzi, coloane și morminte,
Relicvele găsite în orice săpături,
Sunt urmele rămase, aducătoare-aminte
De-aceste ale vremii minuscule frânturi!

IOAN PLUTAȘU



În fața mării

Ce nestatornică și verde e larga 'ntindere de ape,
Când o privim de pe terasă sub vioriul inserărei...
În ochii tăi scilipesc smaralde și'n ei, de caut mai aproape,
Eu văd răsfrântă toată taina și nestatornicia mării.
Din larguri, valurile repezi trimet mireasma lor salină,
O pulbere de diamante e apa, când salută malul,
Iar sânul tău acum tresaltă cu-aceiaș năvălire lină
Și-aceiaș ritm, pe care'l poartă, când lunecă pe plajă,
valul...

Eu simt, când stăm tăcuți și singuri în fața apelor, că'n
unde

Un suflet uriaș se sbate și nu e nimeni să-l priceapă,
Și înțeleg acum, iubito, că și în sânul tău s'ascunde
Un strop din sufletul ce mișcă pustiul nesfârșit de apă...
Și când cuprinși de'nfiorare, noi stăm îmbrățișați pe malul
Pe care s'au oprit atâtea și au privit în largul zărei —
Eu simt, strângându-te în brațe, că strâng nebun în
brațe, valul.

Și sărutându-ți ochii umezi „sărut nemărginirea mării!

MIRCEA RĂDULESCU

La un moment dat nava se scutură, alunecă în lungul unei pante
continui, dusă de propria greutate și aleargă să se arunce în Tamisa.
Făcând drumul acesta, primise botezul cu o sticlă de vin, care fu-
sesse svârilită să se spargă de prova ei. Era momentul solemn. Apa
împinsă violent, se agită ca și cum ar fi imitat marea și în strigăte
de entuziasm marinarii ridicară pavilionul Mării Britanii, ale cărui
cute fluturară maestros. După „ura” al mulțimei urmă o tăcere re-
ligioasă. Emoțiunea pe care o simt spectatorii unei lansări a unei
nave de război, e fără îndoială cauzată de presimțirea pericolului
ce le are de întâlnit sau în care ea va pune pe altele. Ce destin va
avea? Va lua parte la vreo luptă navală? Și contra cui? Va fi
victorioasă sau înfrântă? Sau va avea norocul necunoscut al atâtor
nave, cari construite în aceste din urmă timpuri cu atâtea cheltuială,
nu au văzut niciodată focul și abia au atins marea? În acest timp
nava lansată pe Tamisa spumegândă, se opri deodată ca o greutate
inertă. Nu avea nici catarge nici vele și după cum spuse un ma-
rinar, acest copil mare al Marinei Engleze nu știa încă să se ser-

vească de membrele sale”. Aci se termină descrierea lui Esquiros.

Când nava a fost complet sfârșită e scoasă din port cu un echi-
paj special de mecanici și fochiști și i se face probele de bun mers
și de iuțeală; pe o bază bine măsurată, de exemplu între două por-
turi. Ținând seama de timpul mers pe distanța cunoscută, se de-
duce iuțeala. După terminarea probelor se face recepția sau pri-
mirea ei de către proprietar. Marile „companii de navigație” nu
țin în serviciu o navă mai mult de 10—15 ani, când o vând altor
societăți mai mici, a căror clientelă e mai puțin pretențioasă în
ceiace privește iuțeala, căci o navă prin îmbătrânire perde mai mult
din iuțeală, decât se demodează sau se slăbește.

Când o navă s'a învechit de tot, se scoate pe uscat, se desface,
și ferăria veche se întoarce (prin cumpărare) la uzinele metalur-
gice de unde ese din nou sub forma de table și grinzi. Aceasta e
viața și moartea naturală precum și reinvierea sub altă formă a
unei nave de fer. dacă nu s'a pierdut în mare.

INAMICII

(nuvelă)

de Von-Kub

Măsurat și lin, ca răsuflarea unui om obosit, care s'a uitat într'un somn adânc și întăritor, se ridică și se lasă, pe întinderea albastră a Mediteranei, hulă lungă, potolită alunecând tot mai departe spre West, spre Ocean.

Măsurat și liniștit, conformându-se mișcărilor ei, se ridică și se lasă jos un vas de războiu, mare și greu; o corabie cu zeci de pânze întinse, o fortăreață plutitoare cu două linii de tunuri pe punți suprapuse.

O piramidă de vele albe, cari ajung aproape până la apă, sunt abia umflate de vântul ușor din pupă...

Și la fiecare dată, când velele pierd vântul, cu o pocnitură surdă se lovesc de catarge, iar acest sgomot sec răsună dureros în inimile echipajului.

Un singur dor trăește neincetat în sufletele tuturor: „Înainte, mereu înainte, să trecem cât mai repede această zonă de întâlniri probabile”.



Vasul Providența.

Ce este asta? Decădere suflatească a învinșilor? Frică de un inamic mai tare? — Nu! Nu multe zile trecură de când ei luptară unul contra patru, și deși au fost învinși, sunt gata de a se măsura din nou cu inamicul.

Și ochiul pătrunzător al marinarului căta lung la corpul vasului și la arboradă pe urmele obuselor inamice, primite în luptă deschisă...

Nu, ei nu au nevoie să se obișnuiască cu vuetul tunurilor, cu moartea, care-i pânđește din toate părțile...

— „Dar nu, acum ei trebuie să evite întâlnirea cu inamicul!”. Însărcinarea lor este alta: a se strecura repede și nevăzuți printre escadrelle inamice și a aduce în Patria lor îndepărtată un caric prețios încredințat lor, ca un semn de distincție. Instrucțiunile amiralului primite înainte de plecare, spuneau clar și scurt: „sau a răzbată — sau a pieri împreună cu caricul”.

Și pe fețele tuturor stă scrisă hotărârea fermă: „să moară — dar să nu dea nimic”.

Un vas ciudat! Flamură de repaos e încă ridicată, dar la

prova, nu s'aud nici cântece, nici larma sgomotoasă a mateloților nici povești fără de sfârșit ale bătrânilor despre călătorii și lupte trecute... Chiar înjurăturile virtuozose ale șefului de echipajiu, care nu cunoaște pe nici un egal în acest gen de elocvență, mureau, neavând timp de a sbura dedesubtul mustăților lui cărunte și îngâbenite de tutun... Peste tot tăcere, fețele posomorâte, dinții înclășțați dărzi...

La pic, cu răsuflarea slabă de vânt când se desfășură, când se atărnă în jos fără forță — pus la bernă ¹⁾ pavilionul tricolor al Provinciilor Unite.

Și privirele echipajului, parcă fermecate, tot mereu se întorc când spre el, când spre ușa cabinei comandantului, acoperită în întregime cu stofe negre și grele, lângă care s'au înțepenit doi soldați cu lancea de abordaj în mână.

Înapoia acestei uși, într'o urnă masivă de argint, odihnește pe vecie inima lui Mihail Adrian Van-Ruyter, cel mai mare dintre voievozii pe apă, inimă care toată viața a palpitat numai pentru Patrie și care este oprită acuma pe vesnicie de un glonț vrăjmaș...

Și acest vas, — cel mai bun „pânzar” — a fost ales pentru însărcinarea periculoasă și onorifică: a aduce această relictă prețioasă pentru a fi îngropată în pământul strămoșesc, — sau, dacă soarta va fi îndărătnică, să se scufunde cu ea în valurile albastre și mângâietoare...

— „O velă la N N W” — s'auzi neașteptat vocea tulburată a omului de veghe din gabie și înainte ca corpulentul comandor Van Ostade să ridice luneta, s'auzi din nou, — „două, trei... cinci, șapte vele”.

Comandantul, fixând luneta la ochii, a încordat toată atențiunea sa în punctul arătat al orizontului, unde, ca niște pescarusi albi, abea se distingeau velele — vestitoare de moarte apropiată și inevitabilă.

— „Așa este, Martens” — a spus el printre dinți, întorcându-se spre ofițerul secund — „sunt trei vase de linie, și patru fregate, toate mai bune „pânzare” de cât noi și afară de asta, abea acuma eșite din docurile Tulonului... Nu putem să evităm întâlnirea”.

— Adunați echipajul pe punte” — adăogă el după o pauză...

Un ordin scurt al ofițerului secund, urmat de trilul siflei ¹⁾ șefului de echipajiu, tropăitul picioarelor desculțe și din nou tăcen mormântală.

Sutele de ochi ale echipajului, îngrămădit pe punte, au încremenit în fața comandantului. Comandor Van-Ostade scoase pălăria sa cu borurile largi, cusută împrejur cu un galon de aur, trase cu mâna peste frunte și se rezemă pe balustradă.

— „Băeți, — în marina Alteței Sale — a Marelui Tăcut, — mai mult se face, decât se vorbește... Nu așteptați nici de la mine o predică lungă. Țineți minte numai un singur lucru: inima amiralului este cu noi și n'o vom preda în mâinile inamicului — apoi vocea comandorului se întrerupse de emoție — „nici vii, nici morți... La posturile voastre, la posturile de luptă... Tambur?”.

Răsună înăbușit darabana, cântă ascuțit, siflele... pentru câteva minute s'auzi tropăitul, scârțitul macaralelor, sgomotul lanțurilor... și din nou s'a făcut tăcere ca în mormânt.

— „Încercați, să ieșiți cu vasul în vânt” — ordonase comandantul, fixând mereu velele francezilor în luneta sa lungă — poartă vom avea norocul să scăpăm, prelungind urmărirea, până la

¹⁾ semn de doliu pe o navă.

¹⁾ Un fluer ce servă pentru semnale la navele de războiu.

amurg, și atunci, schimbând brusc drumul". Și tăcu din nou, lipindu-se de lunetă.

Câteva comenzi scurte ale secundului, trilurile sifleilor și sgomotul specific al paramelor, velelor și macaralelor a întrerupt pentru câteva clipe tăcerea apăsătoare.

Cât ai clipi din ochi au fost scoborate velele suplimentare și vasul făcând o elegantă voltă în vânt, s'a inclinat puțin spre tribord și a luat drumul cel nou. Patru timonieri voinici din nou s'au înșepenit la mânerile grele ale roții cârmei.

— „Bună manevră, Martens, dar” — adăogase comandantul, întinzând mâna secundului său — „probabil și ultima pe care noi o mai facem pe comanda acestui vechiu și bun, vas al nostru”.

— „Francezii de asemenea vin în vânt, nu este nici un dubiu!”... Minutele chinuitoare curg grele... Pescărușii albi de pe orizont s'au prefăcut deja de mult în o armonioasă linie de șir de vase mari, pline de vele. Deja cu ochiul liber se putea distinge pavilionele albe cu crinii de aur ce fâlfâiau mândre la picuri, se putea număra sabordurile deschise ale tunurilor... O sută șaptezeci de guri de foc așteptau semnalul să bombardeze vasul singuratec sub pavilionul tricolor.

— „Primul vas din linie e sub pavilionul contra-amiralului, domnule Comandant” — a raportat ofițerul de cart.

— „Prea multă onoare” — a mărit Van Ostade — „Ochirea în arboradă” — a ordonat el.

S'auzi sgomotul penelor, căzute din locașurile lor, și 32 de țevi de aramă din tribord s'au ridicat în sus, parcă vroind să distingă mai bine linia vaselor protivnicului.

— „E ciudat, dece ei până acuma n'au deschis focul” — gândea Van Ostade — „francezilor le plac să arunce loviturile în vânt”...

— „D-le Comandant” — l'a trezit din adâncul gândurilor sale, vocea ofițerului secund. — „Francezii s'au pus în pană. ¹⁾

— „In pană? și aceasta în momentul, când ei, ieșind în vânt, câștigase complet situația”... D-ta visezi poate, Martens!”.

— „Nu, nu — uități-vă” — a insistat secundul.

Intrădevăr, vasele escadrei franceze unul după altul, veneau în vânt și se puneau în pană. În curând toată linia lor s'a oprit, legându-se ușor cu hulă, care se calmase aproape de tot.

— „Pavilionul parlamentar la arborele mic al amiralului!”.

— „Ce dracu?” înjură în sine Van Ostade — „ce, oare acest „musiu” crede că voi accepta să mă predau?!”... strânse cu putere pumnii săi grei și un zâmbet provocator trecu un moment pe fața sa întunecată.

— „Să ridice răspunsul, să vedem ce vrea de la noi acest dansator din Versailles”.

— „Francezii lasă barca la apă... s'a sunat gardă la scară... a ieșit un grup de ofițeri... au plecat... Amiralul în barcă! — a terminat raportul Martens, care s'a uitat tot timpul cu lunetă.

— „Faceți manevra, Martens! În derivă... gardă de onoare la scară!” — a dat ordin comandantului, scoborând pe scară îngustă pe punte principală — „Să arătăm acestor domni, că bătrâna Olandă, știe și ea obiceiurile din lumea mare”.

Ajustând eșarpa sa portocalie-albastră, și potrivind gulerul de dantelă destul de mototolit, comandantul s'a oprit la câțiva pași de scară, rezemându-se cu mâna stângă pe mânerul spadei grele și răsucindu-și cu dreapta, barbișonul cărunț și ascuțit...

Peste bord s'auzi comandă șefului de barcă, pocnirea ramelor ridicate în sus, cângi se agățară de copastie...

Asupra balustradei a apărut tricornul galonat... Tamburul a început bărbănitul armonios, susținut din toate forțele de bățandri-flautiști. Pe punte a sărit ușor un ofițer, încă tânăr... Tunică cusută bogat cu fire de aur, panglică lată a cordonului decorației

Sft. Duh apărea sub jaboul de dantelă, — toate arătau gradul înalt al noului venit. După amiral au urmat câțiva ofițeri.

În locul unui „dansator” răsfățat, Van Ostade a văzut cu surpriză un om cu fața înegrită de soare a marinarului, cu privirea deschisă și în același timp puternică; mustăți puțin cam sbârлите dădeau feței lui asemănarea unui motan supărat.

— „Duquesnes — contra-amiralul escadrei domnului Ponant al armatelor navale a Majestății Sale Ludovic al XIV, regele Franței și Navarei” — s'a prezentat el, făcând salutului ceremonios, atingând puntea cu pană albă a tricornului său.

— Van Ostade, comandantul vasului de linie „Providența” al provinciilor unite — a mărit comandorul, strângând cu precauțiune degetele amiralului, cam „fragile” după părerea sa, și a ridicat cu mirare sprincenele, simțind o forță neașteptată în această mână „de fetișcană”.

— Nu greșesc, crezând, că d-stră vă este încredințat un caric prețios și trist? — a continuat amiralul, arătând cu ochii la ușa decorată cu draperiile negre.



Amiralul Duquesne.

Fața comandantului olandez s'învinețit.

— „Nu sunt nici avocat, sucitor, nici predicator — jezuit” — a trântit el mutilând fără milă graiul franțuzesc — „și, până când mi-a albit părul n'am învățat să fac volte cu cuvinte. Da, după această ușă se odihnește inima amiralului cel mare al nostru — acest caric prețios, pe care îl voi preda Patriei, sau îl voi arunca în aer împreună cu vasul meu”...

„Dar niciodată, auziți, — niciodată mâna inamicului nu va îndrăzni să se atingă de el”...

Sufocat de emoții și de discursul cam lung pentru el, Van Ostade a rupt copcile gulerului său.

— Mingheer captein este agitat degeaba — pronunță tânărul amiral în limba olandeză aproape corectă și ca răspuns la privirea uimită și întrebătoare a comandantului, adăogase — „că tânăr ofițer am fost detașat la marina D-tră și am avut onorul de a lupta contra englezilor sub pavilionul defunctului amiral în o bătălie de patru zile”.

„Marinarii, ori care ar fi culorile pavilionului lor, sunt obișnuți de a prețui bravura protivnicului și pentru Marina Regală ar fi fost o jignire nemeritată de a admite gândul chiar, că cineva ar fi în stare să turbure odihna eroului mort”.

¹⁾ Poziția ce ea un vas cu pânze pentru a neutraliza efecte vântului pe pânze pentru ca să stea pe loc.

— „Uitați-vă la aceasta, comandante” — a continuat amiralul, întinzând un pergament primit de la un ofițer al suitei — „și D-tră vă veți convinge de adevărul cuvintelor mele”.

Van Ostade luase documentul și-l parcursese repede cu ochii, sărind peste cuvintele grele.

— „Noi, cu ajutorul lui Dumnezeu, Ludovic al XIV, Regele Franței și a Navarei... armatelor noastre general Locotenentului și Mareșalului, cavalerului de Tourville ordonăm... dacă escadrele, flotile sau vasele vor întâlni un detașament sau vas al Marinei Olandeze, care va avea pe bordul său osemintele amiralului Van-Ruyter, căzut de moartea celor bravi, nu numai a lăsa lui trecere liberă pretutindeni, dar, dând toate onorurile militare cuvenite, a contribui cu totul la mai sigură îndeplinirea misiunilor lor... Așa este Voința Noastră... Dat la Versailles”....

— „Sper, că acumă temerile D-tră s'au risipit” — a pronunțat amiralul, luând pergamentul din mâinile lui Van Ostade, vădit mișcat — „și D-tră nu veți refuza mie și ofițerilor mei o autorizație de a depune omagiile noastre înaintea osemintelor amiralului D-tră... și al meu?”.



Salvarea Amiralului Ruyter de francezi

În loc de răspuns, comandantul s'a îndreptat spre ușa cabinei și a lăsat la o parte draperiile... Lancele s'au lovit de punte, ridicate pentru onor.

— „Pălăriile jos, domnilor”, pronunță Dusquènes și să pleacă genunchii, — osemintelor unui erou se cuvine onoruri regeste!”.

Cu capul aplecat, amiralul reținea din nou trecutul îndepărtat...

...Ultima zi a celor patru zile a mării Bătălii... Seara... Soarele, apunând, aruncă reflecte purpurii peste epavele vaselor inamice, cari pluteau pretutindeni, în dezordine și în prada flăcărilor muribunde; la escadră se lucrează cu febrilitatea pentru a repara mai

repede arborada și a astupa găurile numeroase din corpul vaselor. Se simte apropierea furtunii. Tânărul ofițer francez, care în toată lupta a uitat despre rolul său, al observatorului, și a luptat la fel ca toți, așteaptă acum să fie prezentat amiralului.

Imaginația sa reținea tabloul triumfătorului mândru, în uniformă strălucitoare, plină de decorații, înconjurat de suită...

— „Intră” — s'auzi o voce calmă, ca răspuns la bătăile în ușă. Cabină mică, lipsită nu numai de orice lux, dar și de confortul modest. Lângă o masă de stejar — un om în haină simplă fără broderii și decorații, cu trăsăturile feței obosite, dar cu privirea vie și puternică, aruncă fărâmiturile de galeși câtorva pui de găină galbene și pufoase, ce se suiau cîrînd pe cizmele lui marinărești.

Amiralul s'a oprit în pragul cabinei mortuare... Aruncând încă o dată privirea asupra urnei, care scilipea încet la lumina celor două lumânări de ceară și spuse gânditor: „Aceasta este tot ce a rămas dintr'un om mare”... și în tăcere, strângând mâna comandantului, a trecut cu suita pe punte...

Barca a plecat...

— „La posturile de manevră, — voltă sub vânt” — a dat comandă Martens, prinzând semnul comandantului... Vasul se nclina sub forța vântului și capătă încet viteză...

Linia nemișcată a vaselor franceze s'apropia mai mult și mai mult...

Dar deodată... ochii lui Van Ostade se măresc, mână caută convulsiv megafonul, buzele s'întredeschid...

Din sabordurile vasului amiral a sburât un nor de fum, a sclipit o limbă de flacără galbenă...

— Trădarea, perfidia — gândul strașnic a străpuns creierii comandantului și, apucând megafonul el este gata de a sberia cu toată forța desperării: „tribord foc! Foc în numele tuturor diavolilor”.

Dar cuvintele nu ies din buzele întredeschise, megafonul căzu aluneacă cu sgomot spre marginea comenzi...

Velele francezilor au dispărut, parcă după un semn al baghetelor fermecătoare, vergele se ncrucișează încet, din toate deschizăturile vaselor liniei de luptă ies nori albi de fum, se văd limbi lungi de foc și măsurat, cu păstrarea intervalelor după regulament, s'au răsunător în liniștea serei, loviturile unui salut mortuar...

O briză de seară s'a întărit... Sub etravă șueratul valurilor a început să aude mai tare...

Repede se lasă amurgul de sud.

Ici și colo au început să scilipească primele stele...

Iar comandantul olandez stătea, cu tricornul în mână lăsată în jos, neputându-și desprinde privirile de orizontul îndepărtat unde în ceață, ușoară și violetă, dispăreau, prefăcându-se din nou într'un stol de pescăruși, velele inamicului.

29 August 1932.

Tradus din rusește de A. Movene

Marea Egee



VINOVAȚUL!

lui SPRING

A comanda un vas e greu. Dacă însă comanda s'ar mărgiți numai a duce vasul dela un port la altul pe orice vreme, atunci rolul comandantului ar fi chiar ușor. Sunt însă împrejurări atât de variate în navigație, în care i se cer comandantului și alte calități cu ajutorul cărora să poată eși „cu vrednicie din orice încurcătură” cum zic cercetașii.

Cu elementele naturii, lupta e cinstită, pe față: comandantul se servește de știința, experiența și curajul său. Cu elementul omenesc însă, de care marinarul nu scapă nici pe apă, nu numai prin porturi, lupta se dă cu arme ascunse, șirete, arme la care și comandantul trebuie să recurgă.

Din noianul de amintiri ce năpădesc la „gura sacului” unui moșneag ca mine, scot la întâmplare una, dintr'o călătorie dela Dunkerque, unde descărcasem parte din marfă, spre Wilhelmshaven, unde duceam restul, cu vaporul „*Steua Română*”.

Cum am eșit dintre bancuri și am pătruns în largul mării Nordului, am dat de o furtună cum rar are loc prin acele meleaguri. Greu, dar înainta Steluța mea, până ce spre seară a ajuns în fața gurei Iadului, — e vorba de fluviul Iade, — de unde se găsesc de obicei piloți pentru interior.

Cu toate semnalele noastre însă, nici pilotina cu motor, nici cea cu pânze nu era în larg, din cauza furtunii. Semnalăm la farul plutitor *Aussen-Iade* să ne dea unul, — ni se răspunde că nu au.

Ce era de făcut? A sta în larg până la potolirea vremii nici gând: radiogramele meteorologice anunțau că vântul se va menține cu același tărie. Să intrăm pe fluviu fără pilot? Riscat!

În cărțile englezești se arăta că la nevoie se poate găsi piloți la farul plutitor *Mittel-Iade*, unde se desfac, pornind la deal, cele două ramuri ce duc una la Bremen, alta la Wilhelmshaven. Incet ne apropiem de far, cerem pilot, dar răspunsul fu tot negativ: „Nu avem, piloții sunt afară la bară”.

Dar noi știam prea bine că vremea rea îi alungase. Unde? Nimeni nu putea răspunde. A ancora în calmul de pe fluviu nu era îngăduit. A eși iar la larg, însemna să pierdem câteva zile. După o scurtă consfătuire cu secundul, — N. Diaconescu, — hotărâm să urcăm spre Wilhelmshaven fără pilot, folosindu-ne de excelențele hărți germane ce le aveam la bord.

Ce riscam? Să ne punem pe uscat Cum marea era joasă, până dimineața fluxul ne scotea singur. Mai aveam și două tancuri pline cu apă, care golite ar fi ușurat la nevoie vasul cu 1500 tone. Deci nici o primejdie.

Zis și făcut. Cu ajutorul farurilor de pe mal, cu al hărților, mergând încet și stabilindu-ne poziția din 5 în 5 minute, am ajuns, după o noapte de sbucium, în fața porților portului, undă am ancorat și am telegrafiat pentru pilot.

— „Unde sunteți? fu răspunsul stației.

— „Chiar în fața portului” ne fu replica.

Cu marea înaltă porțile se deschid, furăm introduși în bazin, legași și operațiile de descărcare începură.

A doua zi agentul se prezintă la bord cu o mină disperată:

— Buclic mare, domnule comandant. Căpitania de port ne-a făcut cunoscut că vaporul va fi amendat fiindcă e absolut oprită intrarea fără pilot.

— Nu-i nimic, — i-am răspuns. Mergem împreună la căpitanie și sper că vom aranja chestiunea, ca atâtea altele aiurea.

— Căpitanul de port e militar, nu cred că veți reuși.

— Tocmai pentru aceasta sunt sigur că da!

La căpitanie. Eu în uniformă de „*Schiffs capitain*” comandor, colonel. Suntem primiți imediat. Căpitanul de port, un „*Corvetten capitain*”, locotenent comandor, maior.

Disciplina l'a făcut să se ridice dela birou și să mi se prezinte el mie, conform protocolului militar. „Un punct câștigat” mi-am zis.

Ne așezăm pe elegante fotoliuri de piele și începem a pleda cauza: vremea rea, nici un pilot la bară, nici la cele două faruri plutitoare, instrucții englezești, etc. Nici unul din aceste argumente nu avură efect: ordinele sunt precise, nu se admite pătrunderea în canal fără pilot.

Deschid atunci focul cu bateria mare, păstrată ca rezervă.

— „Mă ertați domnule comandor, dar dacă m'am încumetat să intru, răspunderea o are numai guvernul german!

Stupefacție. Agentul îngălbenește, iar căpitanul exclamă un „*Wie so?*” cu un glas care numai auzindu-l și-ar fi putut da cineva seama de surprinderea amestecată cu fierberea provocată de o asemenea îndrăzneală, sentimente stăpânite de puterea disciplinei germane față de un superior în grad, chiar al altei țări.

Calm, dau explicațiile, desfășurând harta de care mă servisem:

— Fiindcă cu asemenea hărți minunate făcute de serviciul hidrografic german și cu splendidele faruri care luminează canalul, un copil ar putea naviga în siguranță pe canal, — cu atât mai mult un comandant dintr'o marină militară străină, care a avut și cinstea să-și facă stagiul în marina militară germană ¹⁾.



Bărci de piloți în port.

Bum!

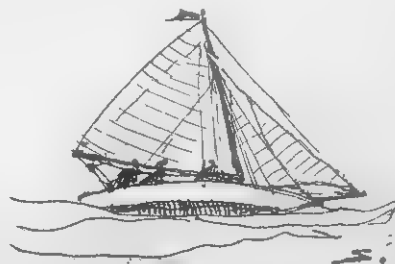
Figura căpitanului de port se înseninează, cu o ușoară roșeață de mulțumire; agentul răsflă ușurat, — și după o conversație amicală ne despărțim fără a se mai pomeni măcar de amendă.

Rezultatul?

A fost amendat capul pilot fiindcă nu a avut grije ca să fie piloți la bară!

MOȘ DELAMARE

¹⁾ De fapt îl făcusem în marina austriacă.



C R O N I C A

M. S. Regele președinte activ al Ligii Navale Române

M. Sa Regele Carol II, cu prilejul audienței ce a binevoit a acorda d-lor *Contramiral Coandă*, Președintele L. N. R. și Comandor *Botez Eugen*, secretarul general, a acceptat președenția activă a Ligii.

Comitetul, în ultima sa ședință a luat, cu lungi și unanime aclamațiuni, act de înalta hotărâre și a transmis următoarea telegramă M. Sale:

„Comitetul central al L. N. R. întrunit în ședința dela 1 Martie, a primit cu mare entuziasm știrea că M. V., a binevoit să ia președenția activă a Ligii Navale.

Depunând la picioarele M. V. omagiile lor de adâncă mulțumire, devotament și recunoștință, privim în viitor cu toată încrederea propășirea acestei instituții naționale pentru creierea unei doctrine navele românești și pentru răspândirea cultului Mării.

Din toată inima strigăm: Să trăiască președintele activ al Ligii Navale Române”.

La această telegramă M. S. Regele a binevoit să răspundă:

**Amiral Coandă — Liga Navală Română
Loco**

Mulțumesc pentru frumoasa telegramă ce mi-o trimiteți cu prilejul preluării preșidenției Ligii Navale Române și vă asigur din nou de tot interesul ce-l port frumoasei opere întreprinsă.

(ss) CAROL

Salvarea naufragiaților

Însfârșit, pare că începem a păși la rezolvarea unei probleme de ordin umanitar, care adesea ne-a adus aspre critici din partea străinătății.

Este vorba de salvarea naufragiaților în apele noastre.

Dintre toate țările riverane la Dunăre, România are cea mai mare întindere de maluri, având și porțiunea cea mai importantă a fluviului „*Dunărea Maritimă*” (de la mare până la Brăila).

Apoi ne bucurăm și de avantajele unui litoral maritim de aproape 500 km. și totuși, nu avem încă organizat un serviciu serios de salvare maritimă.

În fiecare an avem câteva sinistre pe mare dealungul coastei românești, fără să mai numărăm pierderile nenorociților pescari, surprinși de furtună în larg. La apelul disperat de S. O. S. (Salvați sufletele noastre), noi nu putem să dăm nici un ajutor naufragiaților chiar în fața portului Constanța, pentru că nu avem o organizare de asistență maritimă.

Chiar dacă naufragiații se salvează prin propriile lor mijloace și ajung până la coastă, sunt expuși să moară din cauza intemperțiilor și a lipsei de îngrijire în primele ore după debarcare.

În cazul cel mai fericit, ajutoare medicale nu pot primi decât după 24 de ore din porturile vecine, întrucât pe coasta noastră nu se găsesc posturi de ajutor medical. Am rămas singura țară în Europa care nu răspunde la apelul statelor civilizate de a participa la conferințele internaționale pentru organizarea salvării maritime. Căci această problemă umanitară are și caracterul internațional de reciprocității. Din moment ce un vas românesc, aflat în

pericol în apele teritoriale ale unui stat, primește ajutoare, s. a. suntem datori să dăm aceleași ajutoare unui vas străin, periclitat în apele românești.

Până astăzi, cu durere trebuie să constatăm, că nu ne-am împlinit această datorie. Ne-am sustras mereu, atrăgându-ne cu defavorabile din partea statelor civilizate.

Ce au făcut alte țări pe litoralul lor maritim? Nu vom vorbi de Anglia, Franța sau Statele Unite, unde se găsesc sute de posturi de salvare și ajutor dealungul coastelor. Organizarea salvării în aceste țări a început acum un secol, perfecționându-se continuu. E destul să ne aruncăm ochii asupra unei țări mici: *Danemarca* și asupra unei țări vecine: *Turcia*. Serviciul de salvare în *Danemarca* a fost creat pe la 1847. Astăzi are 62 de stațiuni cu 300 bărci de salvare și 700 marinari. Posturile sunt legate printr-o rețea telefonică de 500 km. Vreme de 65 ani, au fost salvate mii de persoane. Numărul înnecaților s'a redus cu circa 75 la sută.

În special asistența pescarilor cari dispăreau fără urmă, a adus o mare alinare sufletelor populației de pe coaste.

Numai fondul pentru recompensele echipelor de salvare, dispune de 200 mii coroane.

Turcia a început organizarea salvărilor încă din 1869. Exista în folosul organizației de salvare, o taxă de 15 parale pe ton pentru orice navă care trecea prin Bosfor.

De curând, în 1930 serviciul de salvare turcesc s'a reorganizat. Numai în Bosfor sunt 8 stațiuni, iar la Kilies se află un spital modern pentru naufragiați. Pe coasta Anatoliei sunt 20 stațiuni maritime unele cu cele mai moderne instalații din Europa. Toate sunt legate prin fire telefonice și fac serviciu de semnalizare în interesul navigației.

Pe coasta românească exista în trecut un slab început de salvare la gura Dunării, făcut de Comisia Europeană. Băncile vecine s'au distrus și Comisia n'a mai comandat altele, așa că se poate socoti acest post de salvare desființat pentru moment.

La Constanța, din inițiativa d-nei Zoie Sturza, s'a adunat înainte de război, un fond din care s'a comandat o barcă de salvare. Cu ajutorul Marinei și al serviciului tehnic din port se organizase acolo un mic post de salvare. În timpul războiului, barcă a dispărut. Azi nu mai avem nimic care să salveze naufragiații chiar în primul nostru port la mare.

Acum câțiva ani se ridicase din nou problema salvării, grație Domniței Ileana, pasionată iubitoare a Mării.

S'a adunat și un fond de câteva sute de mii de lei. Acum, la dorința M. Sale Regelui, chestiunea salvării s'a reluat. Noroc că făcut ca această problemă să intre în mâna unui om priceput și de inimă. Comandorul Preda Fundățeanu, distins ca marinar și jurist, a studiat chestiunea salvării din toate punctele de vedere intrând în relații cu organizațiile similare din străinătate. A întocmit un proiect de lege pentru creierea acestui serviciu și noi. O societate de salvare, sub auspiciile Ligii Navale, va colabora în strânsă legătură cu Marina și Direcția Porturilor noastre pentru a intra și noi în rândul țărilor civilizate, cari au deja un birou de salvare maritimă în Secretariatul Ligii Națiunilor.

De realizarea acestei opere depinde în parte prestigiul Statului Român, căci în definitiv nu putem întârzia cu intrarea noastră în rândul celorlalte țări, cari au înțeles că prin salvarea maritimă s'întinde o punte de umanitate pentru unirea popoareelor.

JEAN BART

Legislația în marina noastră comercială

Totalitatea vaselor, a persoanelor și a obiectelor ce servesc pentru navigație și exercițiul comerțului nautic constituiesc cel mai principal act economic politic al tuturor națiunilor.

De fiind această importanță, administrația publică în scop de rută și a ușura transporturile pe apă încă din cele mai îndepărtate timpuri a intervenit cu legi speciale.

Origina regulamentării avariilor comune și particulare o găsim la Romani și Greci cunoscută sub denumirea: *lex rodia de jactu*.

Revenirea regulilor ce se practicau în navigație în Marea Mediterană constituie o veritabilă legislație atribuită pizanilor ca și spaniolilor sub denumirea *Consulatul Mărilor*.

Dintre legislațiile medievale cele mai principale au fost *Tablele Almatine* datând din secolul XI, *Ordinamentii Maritimi din Trani*, *Capitulare Maritimum din Veneția*, *Brevae-Curiae-Maris* din Piza, *Statute din Ancona*, *Regulele lui Oleron* și *Regulele lui Wisby*.

Descoperirea Americii ca și a Indiilor dând o mai mare dezvoltare comerțului și industriei transporturilor maritime, uzanțele, principiile și legislațiile vechi au fost adunate într-o colecție cunoscută sub numele de *Ghidonul Mării* care apoi, cu timpul, după ce a suferit modificări au servit la redactarea *Codicelului Napoleon*, după care mult mai târziu s'a extras codul nostru de comerț care în cartea II a tratează despre *Comerțul Maritim, despre Navigațiune*.

Chestiunile de drept Maritim comercial în legislația noastră sunt răspândite atât în Codul de Comerț și în Codul Civil ca și în Codul Penal și separat sunt tratate de legi, regulamente și convențiuni după cum urmează:

1. Cartea doua a Codului de Comerț (art. 490—694, art. 910—935, art. 948, art. 954—956).

2. Dispozițiile din Codul Civil (art. 45-72 și 874—866) referitoare a dresarea actelor de stare civilă și testamente, precum și acelea (art. 1470—1477) referitoare la obligațiile căpitanului ce derivă din locațiunea lucrărilor, ca și (art. 1630—1634) la sechestre, (art. 1635) la contractele aleatorii.

3. Dispozițiile din Codul Penal (art. 312, 358).

4. Regulamentul porturilor și malurilor române;

5. Regulamentul C. E. D. pe Dunărea de jos; 6. Statutul definitiv al Dunărei; 7. Legea vămilor; 8. Legea de organizare a marinei militare; 9. Legea muncii în porturi; 10. Regulamentul serviciului sanitar; 11. Regulamentul pentru prevenirea boalelor infecțioase; 12. Reg. asupra serviciului de poliție la punctele de frontieră; 13. Legea timbrului; 14. Legea și Regulamentul Camerilor Arbitrale; 15. Reg. atribuirii directorului serviciului sanitar dela Gurile Dunărei; 16. Tare, taxelor de pilotaj; 17. Regulamentul serviciului de bord pe vasele S. M. R.; 18. Regulamentul consular; 19. Regulamentul provizoriu de navigație, între Severin și Moldova Veche; 20. Reg. asupra navigației pe Prut; 21. Regulamentul asupra Erarhiei și Matriculării marinarilor comerciali.

Instanțele de judecată sunt:

1. *Căpitanul de port*, pe lângă amenzile ce sunt ținute a aplica pentru contravențiunile la regulamentul porturilor și malurilor române, ca arbitrii numiți de lege, sunt în drept pentru cauze maritime a se pronunța definitiv asupra reclamațiilor ce nu trec de 300 lei prior la despăgubiri. (art. 161 reg. porturilor).

2. *Inspectoratul Navigației C. E. D. și căpitanul portului Sulina* judeca contravențiile comise în întinderea jurisdicției lor contra dispozițiilor de navigație și poliție pe Dunărea de Jos (art. 190 reg. C. E. D.). Apelul hotărârilor de condamnare se face în termen de 3 luni de la notificare, fie înaintea direcției C. E. D., fie înaintea Tribunalului mixt ce se va putea institui în acest scop (art. C. E. D.) fără drept de recurs.

3. *Comandantul de vas* judecă abaterile disciplinare, la bord (art. 6 și 8 legea organizării marinei comerciale).

4. *Tribunalul Maritim* judecă delictele maritime și acțiunile civile în daune, provocate de aceste delictes, instrucția urmând a fi făcută de căpitanul portului Galați, care în acelaș timp e singurul judecător de instrucție, ca și când delictesle s'ar comite numai în raza portului Galați.

5. *Tribunalul de Prize Maritime* judecă asupra operațiilor de capturi de vase ca și asupra mărfurilor aflate pe vase capturate cu dreptul de apel la:

6. *Curtea Superioară de Prize* care judecă apelurile venite de la Tribunalul de Prize sau introduse direct la acea Curte.

7. *Consiliul de Miniștri* are apoi latitudinea, în ultima instanță, să elibereze sau nu vasele capturate. (Jurnalul Consiliului de Miniștri No. 629 publicat în Monitorul Oficial No. 19 din 27 Aprilie 1923).

8) *Camerile Arbitrale de pe lângă bursele de comerț*, judecă diferențele dintre armatori al căror contract s'a încheiat prin Bursă.

9. *Tribunalele Ordinare*, în special secțiile comerciale, judecă după regulile de drept comun litigiile cu caracter maritim comercial

C. TONEGARU
avocatul S. M. R.

În jurul dezastrului de pe vaporul „Atlantique”

După apariția numărului trecut a sosit știrea că cercetarea cauzelor incendiului de pe „Atlantique” a fost încredințată Justiției, fiind bănueli că nu e vorba de scurt circuit sau neglijență, ci de o mână criminală.

Ce anume a făcut să nască o asemenea bănuială?

Mai întâi multe focare. Inuși comandantul a fost surprins și nu-și poate explica faptul că focul a fost descoperit deodată în două cabine vecine. Amândouă erau adevărate ruguri, — și totuși peretele dintre ele era neatins, iar mai târziu anchetatorii au stabilit că focul ardea în patru cabine care formau împreună un grup izolat.

Iușeala cu care focul s'a întins, fără *miros de părleală* face să se creadă că o mână criminală ar fi stropit cu benzină covoarele din cabină. Ipoteza unei țigări care ar fi aprins saltelele de capoc nu poate sta în picioare: experiențele au dovedit că dacă se da foc capocului, un fum gros și înăbușitor dă de știre.

Mărturiile numeroase susțin că la ora 3.30 m. mirosea tare a benzină. Pe de altă parte două ore după alarmă a luat foc o altă cabină situată la 60 m. de focarul principal. S'a zis la început că transmisia s'ar fi făcut prin cablurile electrice. Atunci tot o mână criminală a înlocuit firile de plumb dela siguranțe cu unele de aramă.

Scurt circuitul pare a fi scos din cauză pentru următoarele motive: canalizația firelor izolate da în cabine tocmai în tubul de ventilație care duce prin plafon pe punte. Tot aci dau și „*termo tancurile*” adică tuburile cu aer cald. Ar fi urmat deci ca flăcările și fumul provocate de aprinderea cablurilor deranjate să fie suflate în sus, iar nu să pătrundă în jos și să comunice focul cabinelor de deșub.

Bănuiala unui accident, prin aprinderea de la o țigară a saltelelor și aceia a unui scurt circuit eliminată, — rămâne doar aceia a unei mâini criminale, provocarea incendiului prin benzină: focul a fost observat simultan în fiecare din cele patru cabine.

Oricare ar fi fost cauzele, lipsa *detectoarelor automate*, care nu numai că denunță orice început de incendiu, dar care dă automat alarma atunci când cineva ar încerca să le saboteze, poate fi considerată ca adevărată cauză a întinderii focului și a dezastrului.

SOARTA EPAVEI

Comandantul Shoofs a îndeplinit formele legale prin care cere „condamnarea” vasului, adică imposibilitatea de a fi reparat sau reconstruit. Această formalitate e obligatorie înainte de cea de „abandon”, de părăsire a vasului în mâinile asigurătorilor.

Vasul nu era asigurat pentru valoarea sa totală, circa 300 milioane, — ci numai pentru 100 milioane, plus 70 milioane în caz de pierdere totală. Societatea va plăti 170 milioane, reparațiile necesitând 196 milioane, — rămânându-i epava.

Asigurarea a făcut proces, care urmează a se judeca. Nu e un singur asigurător, — și cum societățile sunt reasigurate, daunele sunt repartizate între Paris (41 milioane) Bordeaux (3), Londra (43), New-York (12) și Hamburg (117.000). Procesul promite a fi foarte interesant.

MOȘUL

Dramă submarină cu udeală dar fără victime

Dacă adevăratele drame submarine nu se pot cinematografia, — cele înjghebate în tancuri de sticlă cu submarine miniaturi combinate cu realități, sunt o jucărie pentru casele de filme.



În ilustrația noastră se poate urmări îngrozitoarea scenă când apa a pătruns în submarin și echipajul disperat se cățără pe cei care cade la îndemână. Totul e real, dar voluntar. Dovada o fac operatorii cari, cu tripiedele și trupul în apă, prind scenele.

Și fiindcă e vorba de cinematograf, Liga Navală Română se pune la dispoziția tuturor caselor de filme, pentru a reda o traducere cât mai exactă a termenilor marinărești care nu se găsesc în dicționarele de buzunar puse la îndemână traducătorilor, ori cât de bine ar ști românește.

Două exemple edificatoare:

1) O servitoare se împiedică și sparge o oglindă. Stăpânul aude zgomotul și întreabă pe fecior:

— Ce s'a întâmplat, Ioane?

— Nu-i nimic, Domnule. E Smaranda care și-a pierdut FARFURIA.

Ați înțeles ceva? Nici spirit, nici legătură. În textul original era scris: „C'est Jeannette qui a perdu son assiette”. Traducătorul nu a știut că în marină, — și în sens figurat la uscat, — *assiette* nu e *farfurie* ci... *asietă*, *echilibru*.

2) Un scafandrier într'un film cu submarine e chemat la telefon. În apropiere se găsea un prieten al său, scafandrierul fiind în altă cameră. Prietenul ia telefonul și citim pe pânză:

— Căutați pe scafandrier? Ține fringhia!

Ați înțeles ceva? Nimic.

Nu cunoaștem textul original, dar două lucruri presupunem:

a) sau cuvântul „legătură” s'a tradus „fringhie” în loc ca se traducă „fine legătura telefonică până'l chem”, — cum s'a și întâmplat.

b) sau prietenul, tot marinăruș, a întrebuințat, cu înțelesul de sus, expresia marinărească: „nu mola parâma” ori „nu da drum la fringhie”.

„Keep” fiind și imperativ și indicativ, persoana treia, convinsă gata pentru profan. Exemple ar fi nenumărate, — închei ca în unei nostime comedii „*Sacrée chapeau, va!*” tradus la noi „*Pas sacră!*”, — deși era afurisită, a dracului, cum voiți a zice.

Repetăm deci: *Liga Navală stă la dispoziția ori cui, în mod nevol.*

Moș Delamare

Pe marginea cărților LE CROISIÈRE DU HACHICH

de HENRY DE MONFREID

Neastâmpăratul Monfreid ne pilotează din nou prin marea Mediterană. De astă dată face contrabandă de hașiș, fără măcar să știe ce e hașișul. Ca și în celelalte două volume de care s'a vorbit în revista, are de luptat cu marea, cu vântul, dar mai ales cu oamenii.

Reușește totuși, atât ca contrabandist, cât și ca scriitor, înfruntând primejdii de care habar n'avea, era atât de sigur el în inconștiența sa, că a înlăturat cele mai logice prevederi, a depărtat ori ce bănuială.

„Am avut încredere în soarta care înlănțue cauzele cu efecte așa ca să reușesc”.

Dar tot el se întreabă, chinuit de aceleași gânduri care frământă pe orice marinăruș:

„Și totuși, de ce nu sunt vesel? Ar trebui să dansez, să cânt, să sar ca un nebun ca să-mi dau pe față bucuria din mine. Nu-mi fletul nu-mi tresare, mă simt într-o stare haotică ce mă plutește și din care nu es decât cu îngrijorare pentru viitor, grija pentru proiecte... Jidovul rătăcitor în noi sălășluiește...”

Nici o odihnă, nici o oprire pe drumul arzător ce duce la lauză proaspăt: o înghițitură din fugă și din nou la goană... prin praf.

Întreg volumul vibrează de acel spirit al marinărușului prins în vraja pânzei. Cităm doar două fragmente:

„E o nesocotință să intru noaptea într-o regiune cu renume pentru bucuria că merg, cu pânza întinsă, spre țință, după atâtea chinuite de volte, bucuria aceasta pe care numai pânza o poate da marinărușului, e o clipită prea puternică: nu pot asculta în deșertul prudenței.”

„Doar nebuniile mai înfloresc viața: din când în când e bine să lași tărât, — rar, fără a abuza”.

Și avea dreptate sărmanul să scurteze drumul, fiindcă, noaptea, într-o noapte, cu verga ruptă de o răbufnătură de vânt, e deraiat spre nemiloase stânci.

„Minutele par ore. În fine, improvizăm un floc. E ca un scut lucitor care răsare în mijlocul unei nopți infernale.”

„Linia luminoasă a stâncilor e tot aproape. Mergem paralel cu ea, tot apropiindu-ne din cauza derivei.”

„Lungă mai e, Doamne, insula! Nu se mai termină! Înțeleg că-i vârful! Când să larghez pânza, ca să-l dublez... un corăbier stâncă înspumată îmi arată că mai e încă până la capăt.”

„De acum... e sfârșitul: nu vom putea trece! Nu am nici o șansă de salvă în gură. Fâlcile mai dor, de strâns, ca și cum soarta lor putea să oprească deriva ce ne duce la moarte.”

„Deodată vântul refuză, vasul se abate și mergem drept spre stânci.”

„Toți se simt pierduți și oamenii mei, întinși pe punte la pândă, încep *La illa ilalah, la illa ilalah*” pe care l'am auzit ori de câte ori e dus cineva la groapă.

Dar vântul trece deodată de partea cealaltă și ne îndreaptă chiar spre trecere.

„Era și timpul! Dumnezeu n'a voit... nu ne sosise ceasul”.

Marala’

„Trebuie să fi trecut prin asemenea clipe, să fi atins fundul slăbiciunii noastre față de natură, să fi avut teamă și să te fi rugat fără martori unor puteri supranaturale ca să devii și să rămâi modest, plin de milă pentru tine însuși ca și pentru celelalte păpuși scuturoase care locuiesc pământul întreg”.

„Vai de cel care a simțit în singurătate legătura cu natura, el se va simți un singuratec ori decâte ori va reveni în mijlocul turmei!”.

Căci

„Pe puntea corabiei mele am simțit marșul către moarte al ființelor și al lucrurilor”.

Marca, vântul, nisipul, deșertul, soarele... infinitul cerului, pe care se învârtesc stelele. Nimic între aceste elemente și mine, nimic care să-mi turbure gândurile, visele”.

Și, ar fi multe de citat, căci neastâmpăratul contrabandist de ocazie, e și un gânditor profund, ca orice marinar.

MADEA

Reviste primite

ROMANIA AERIANA, organul problemelor aeriene și al locomotiunilor moderne.

BULETINUL POMPIERILOR ROMÂNI anul V No. 2, Februarie cu un foarte interesant articol, printre altele, „Incendiile pe vase datorit d-lui Mircea M. Marinescu. Autorul tratează problema sub toate fețele, vorbind despre defectele de construcție, impuse de buna trai la vapoare, în contradicție cu măsurile de luat contra incendiilor despre accidentele provocatoare de incendii și prescripțiile ce se impun la bord, atât pentru personal cât și pentru constructor despre combustibilele spontane și despre metodele de semnalizare a incendiilor. Studiul e în continuare.

BULETINUL PORTURILOR ȘI CĂILOR DE COMUNICATIE PE APĂ, Anul II No. 2 (Februarie) dă instrucții pentru ambarcarea mărfurilor în vase și monografii de porturi.

REVUE DE LA LIGUE MARITIME BELGE anul XXXIII. No. 1 cu un interesant articol, despre Salvare și vase școli.

REVISTA NAUTICA ITALIA NAVALE anul XLII, No. 1 și 2 cu articole despre dezastrul vaporului „*Atlantique*”, stabilizatori de rulu și experiențele vasului „*Conte di Savoia*”, criza maritimă a personalului, etc.

LITALIA MARINARĂ, organul Ligei Navale Anul XXXIV No. 5, cu un bogat material:

— Cărți despre mare, o întreagă literatură pentru cultura marinărească fascistă.

— Un pod de 4000 m. lungime se va inaugura la 5 Aprilie, ziua Sf. Marcu. El va lega Venezia cu uscatul.

— Oficiul național Balila, — respectiv cercetășia, are la dispoziție 4 vase școală pentru educarea tineretului între 12 și 18 ani. Ele sunt: *Scilla* cu 190 elevi la Venezia; *Caracciolo* cu 215 elevi la Napoli; *A. Azuzzi* cu 102 elevi la Cagliari și *Eridano* cu 107 la Bari.

— Scafandrieri italieni cearcă să scoată din mare peste 26 milioane.

— Polemică în jurul dezastrului vasului „*Atlantique*”, provocat de o mână criminală plătită de dușmanii Franței. It. Mar. protestează, aruncând vina pe lipsa de supraveghere la bord, citând cazul lui *Philippa*, care a fost prevenit de un alt vapor că are un incendiu pe bord!

— Tonaajul vaselor mai mari de 20.000 tone e repartizat astfel: Anglia, 1.022.510; Italia, 306.258; Franța 270.181; Germania 267.770; Statele Unite 203.017; Olanda 53.660.

— Tot *Atlantique*: Riv. Na. e încântată că oameni ca *J. Moreux* recunosc nevoia unei morale corporative, ca în Italia. Până acum syndicatele se ocupau numai să impună armatorilor imbarcări de elemente dubioase ori să protesteze când era debarcat pentru motive serioase unul din sindicat. Rezultatul: focul de pe *Philippa*, de pe *Atlantique*. Rolul sindicatelor e să nu admită decât elemente care să facă cinste marinei.

— Situația ofițerilor de punte și mașină în legătură cu criza și realizări corporative.

— Ajutorarea armatorilor în Franța.

MORSKI SGOVOR, organul Ligei Navale bulgare, anul X. No. 1, Ianuarie 1933.

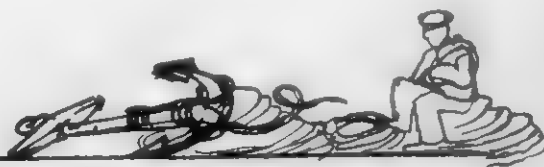
Întrând în al zecelea an, publică un inflăcărat editorial, terminat cu deviza: „*Gândul nostru tot la mare și la Dunăre*”.

Într'un articol se arată situația precară a societății de navigație precară a societății de navigație bulgară, iar în altul vorbind de noile cumpărături ale S. M. R. încheie astfel:

„Din cele expuse se văd eforturile laudabile ale Regiei Române și marile jertfe ale guvernului pentru menținerea piețelor vechi și câștigarea celor noi pentru produsele agriculturii române, în timpurile actuale critice, și crearea unor ziduri vamale.

Astăzi, factorii responsabili dela noi nu pot să soluționeze problema valutei străine, necesară Asociației bulgare de navigație, pentru realizarea cumpărării de vase ce s'a proiectat, cu care mărindu-și parcul de vapoare, să fie în stare, cu navlu de export, să transporte produse bulgare, a căror majoritate se transportă acum de vapoare străine.

— Radiotehnica în marină, Isadora Duncan și marea, amintiri de război, noutăți, etc.





INFORMAȚII — NOUȚĂȚI

Din străinătate

STATELE UNITE. Flota de Atlantic — care fusese trimisă în Pacific, încă din Ianuarie 1932, pentru manevrele obținute — continuă să fie reținută în acele ape și după manevrele uzuale din anul acesta, „pentru motive de economie”.

Tema manevrelor din anul acesta, a fost un atac inamic asupra coastei vestice a U. S. A., ceea ce lasă să se întrevadă teama de un eventual conflict cu Japonia

FRANȚA. Nu se știe încă ce se va face cu corpul lui *Atlantique*: reparația ar fi fost evaluată la circa 200.000.000 franci; după unele știri, Compania se gândește la abandonarea lui, asigurătorilor, iar după altă versiune, el va fi amenajat ca țintă pentru flota de război franceză. Compania proprietară, a declarat că îndată ce se va pronunța imposibilitatea de reparare a corpului, va începe construirea unui vas care să-l înlocuiască; deasemeni, vor fi puse în curând în șantier, 2 pacheboate rapide, pentru linia Marsilia-Alger, cari vor servi în război drept crucișătoare auxiliare și transporturi de trupe.

Situația construcțiilor navale

La finele anului 1932, tonajul vaselor în construcție se ridică la 109.000 tone, la care s'au adăugat cele 75.000 tone ale lui „*Normandie*”, cel mai mare vapor din lume, cu 160.000 cai putere și o lueală de 30 noduri.

GERMANIA. 1) În Iulie 1932, vasul-școală cu vele *Niobe*, al marinei de război germane, surprins sub vele de un gren puternic, s'a răsturnat, înecând aproape întreg echipajul și elevii ce-l aveau la bord. Pentru înzestrarea marinei de război, cu un nou vas-școală, asemănător *Niobei*, s'a deschis o subscripție publică, și pe lângă aceasta, se vinde și o carte, al cărui beneficiu net, se varsă fondului subscripției.

2) Cruciașorul-școală *Köln*, se găsește în călătorie de studii după ce apărăsit Spania, a vizitat Messina, apoi Alexandria, unde a rămas până la 25 Ianuarie. De aci, a făcut un drum neîntrerupt de 4.200 mile, prin canalul Suez, marea Roșie, oceanul Indian, până la Madras, îndreptându-se apoi către Sabang, în Indiile Olandeze.

Un nou record de viteză.

Transatlanticul „*Bremen*” al Norddeutscher Lloyd a traversat Atlanticul în 15 ore și 56 minute, bătăndu-și propriu său record cu 47 minute. Viteza medie a fost de 27,57 noduri.

Vopsea și lac incombustibil

După dezastrul vasului „*Atlantique*”, companiile germane au făcut experiențe în diferite climate cu vopsele și lacuri necombustibile, care au dat rezultate excelente.

ANGLIA. În legătură cu construcția *Super Cunarder*-ului: în Camera Comunelor, Ministrul Tezaurului a declarat că guvernul va acorda ajutorul său pentru terminarea construcției, numai dacă se va putea demonstra în prealabil rentabilitatea lui, și dacă marile companii de navigație britanice, se vor uni pentru a conlucra în viitor. Este probabil că *Cunard Line* se va uni cu *White Star Line*, după modelul lui *Hapag-Lloyd-Union*.

JAPONIA. 1) La Yokosuka, s'a început construirea unui cruciașor de 10.000 tone; despre el presa japoneză spune că va fi o mare asemănare cu chiurasatul german și că va fi cel mai modern și mai rapid vas al marinei de război nipone.

2) Programul naval viitor, prevede construirea, înainte de tot, a unui cruciașor de 8.500 tone, și a unei nave-bază de submarine.

OLANDA. Pe cuirasatul pază coastă *De Zeven Provinciën* al marinei Indiilor Olandeze, a izbucnit o revoltă a echipajului care ne reamintește de revoltele din timpul marinei cu vele. Sub influența politică, pare-se, echipajul colonial, ajutat și de câțiva matrozi olandezi, a sechestrat sau îndepărtat pe comandant și pe unii ofițeri, a pus stăpânire pe vas și a plecat către baza navală dela Soerabaja, pentru a protesta contra reducerii soldelor. Urmărit de forțe, trimise pentru a captura vasul și rebelii, *De Zeven Provinciën* în urma fuzului de a se preda necondiționat, a fost bombardat de un hidroavion al marinei de război, ceea ce aduse capitularea fără condiții de rebelilor. Echipajul rebel a fost numai decap debarcat, iar capitanul și voltei au fost închiși.

RUSIA

— În flota rusă din marea Neagră a fost încadrat un purtător de avioane, probabil, un fost vas comercial, „*Liotcik*”, ce are un deplasament de 3900 tone, o viteză de 18 noduri pe oră și poate transporta 20 avioane. De asemenea torpiloarele „*Vorovski*” („*Kerci*”) și *Kalinin*” (fost „*Gadjibey*”), scufundate în portul Novorossiisk în 1918 și care au fost scoase la suprafață. Aceste vase scufundate în 1916, au un deplasament de 1450 tone, o viteză de 33 noduri pe oră și sunt înarmate cu câte 4—10 cm. tunuri și cu catapulturi de lansat torpile. Viteza lor actuală e de 25—27 noduri pe oră. Torpiloarele de același tip sunt „*Petrovski*” (fost „*Korol*”), „*Necamojini*” (fost *Zante*”) „*Šaumian*” (fost „*Levkos*”) și „*Djerzinski*” (fost „*Kaliakria*”).

Flotei rusă din Marea Neagră a fost redat submarinul „*Orlan*” (fost „*Orlan*”), scufundat de englezi în 1919 în portul Sevastopol și apoi ridicat la suprafață. Vasul a fost construit în 1915. De atunci tip n'a rămas decât un singur submarin „*Politrak*” (fost „*Nerpa*”).

— Guvernul sovietic duce tratative cu Spania pentru comanda a 50 vapoare, al căror cost va fi plătit în petrol.

Această propunere a fost făcută mai întâi consecutiv sanitarilor germane, franceze și italiene, care însă au refuzat tranzacția.

— Vaporul „*Vladivostok*”, construit în Italia și vasul pescăresc „*Paltus*” (620 tone) au sosit la Murmansk. În curând vor fi încă 4 vase pescărești de câte 1300 tone, comandate în Italia.

— Canalul care se construiește și care va lega mările Arctice și Baltică are o mare importanță. Cea mai mare parte a materialului necesar va fi expedită pe acest canal, dela Arhanghelsk la Leningrad, drumul fiind mult mai scurt. Canalul începe la marea Baltică lângă Saroc și urmează calea fluvială naturală (râul Vinnia la Onega, râul Svir, lacul Ladoga și râul Neva). Lungimea lui este de 720 km. inclusiv 225 km. de cale fluvială existentă azi.

vorba ca acest canal să fie inaugurat în primăvara 1933, dar avându-se în vedere sistemul de lucru al rușilor, inaugurarea lui va fi probabil, amânată.

Guvernul rus depune eforturi pentru ridicarea regiunilor nordice ale Siberiei. În cursul acestui an se proiectează 4 expediții comerciale. Una din ele va porni din Kirens și va avea de scop ridicarea comerțului lângă gura fluviului Lena.

A doua va porni din același punct și va merge în insulele siberiene, a treia, spre râul Hatanga.

A patra expediție, cea mai riscată, va avea de scop deschiderea unei căi maritime între Arhanghelsk și Vladivostok și înființarea de centre comerciale pe acea cale. Expediția va avea la dispoziție un spărgător de gheață.

Alară de aceasta, 28 vapoare, din care 8 engleze, au fost angajate într-o expediție comercială spre gura fluviului Enisei. Vapoarele au plecat în grupuri câte cinci, în Septembrie 1932.

La dispoziția expediției sunt câteva radiotelegrafe și hidroavioane.

— Potrivit datelor oficiale, personalul flotei roșii a fost, în 1932, de 29.339 ofițeri și marinari.

— Cruciatorul „Amiralul Korniloff”, a cărui construcție a început în 1913, a fost terminat de bolșevici și botezat „Krasnaia Bessarabia” („Basarabia Roșie”). Viteza vasului e de 27,5 noduri pe oră, deplasarea 7600 tone. Armamentul lui se compune din XV 13 cm. și IV—7,5 cm. tunuri, 2 aparate de lansat torpile și avioane. Vasele de același tip din Marea Neagră sunt: „Profintern” (fost „Svietlana”) „Cervonia Ucraina” (fost „Amiralul Nakhimov”) și „Krasnâi Kavkaz” (fost „Amiralul Lazareff”) iar în marea Baltică, „Voroșilov” (fost Amiralul Butakoff”). Aceste cruciatore pot să transporte și 100 de mine de baraj.

(Din revistele „Morskoi Svornic”, Leningrad și „Ceasovoi”, Paris pe care le recomandăm pentru informații din S. S. R.).

ITALIA

Între 8—14 Aug. 1932 au avut loc mari manevre navale, a căror prima parte a avut un caracter operator-strategic, iar partea a doua un caracter tactic. La manevre au participat 100 vase, 30 submarine și 23 escadrile de avioane (în total 200 hidroplane și aeroplan), sub conducerea generală a amiralului Duci, șeful marelui Stat major al marinei, care a avut pavilionul pe cruciatorul „Zara”. Manevrelor s-au făcut în partea centrală a Mării Mediterane.

Călătoria transatlanticului „Conte di Savoia”

Nou. transatlantic italian „Conte di Savoia”, după călătoria de inaugurare, a purces la a doua, plecând la 5 Ianuarie din Genova și ajungând la New-York în ziua de 12, după două opriri la Gibraltar și Villafranca, înaintea itinerarului. La întors de asemenea i-a trebuit să-și micșoreze viteza, pentru a nu intra în portul Genova înaintea orei fixate.

FINLANDA. 1) S-au terminat cele 2 cuirasate pază-coastă, cari constituie o reparație modernizată a acestui tip de vase, căzut odinioară în desuetudine. Vänemöinen și Ilmarinen au datele următoare

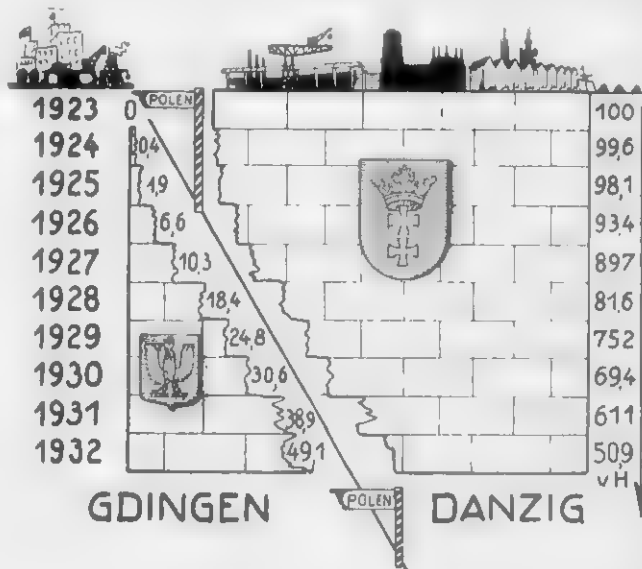
Deplasare = 4.000 t.	motoare Diesel	Artilerie: 4 piese de 254 m/m în 2 turele duble
profundime — 4 m 5	viteza = 15-16 mile	cuirasă: 120-125 m/m

Este de remarcant, că aceste vase au fost construite în șantieri finlandeze, cari în prealabil au trebuit să fie mărite, ceea ce explică întârzierea adusă în construcția lor. Pescajul lor redus, le permite a naviga prin meandrele insulelor finlandeze, putându-și îndeplini perfect rolul lor.

2) S-a comandat un vas-școală cu vele, pentru instruirea elevilor și ofițerilor marinei de război finlandeze.

POLONIA

Germania este îngrijorată de avântul ce-l ia Gdynia în dauna Danzigului; schema de mai jos, luată din almanachul „Deutsche Seefahrt 1933” al lui „Deutschen Flotten-Verein” este sugestivă.



Când va fi terminată linia ferată Gdynia—Silezia poloneză, Gdynia va deveni punctul de tranzit între bazinul dunărean și marea Baltică, precum și între țările Scandinave și Estul Europei.

Din țară

CONVOCARE

Toți membrii Ligii Navale Române din întreaga țară sunt rugați cu stăruință a lua parte la Adunarea Generală ce va avea loc Duminică 2 Aprilie a. c., ora 10 dim. la Cercul Militar din Capitală.

La ordinea de zi va fi: starea financiară și descărcarea Comitetului de direcție pe 1932, alegerea noului Comitet, schimbarea statutelor, propuneri și chestiuni în studiu pentru activitatea Ligii Navale.

*

Comitetul central al Ligei Navale, a fost convocat în ziua de 1 Martie 1933 sub președenția d-lui C.-Amiral Coandă.

S-au format zece sub-comisii de studii pentru diverse chestiuni: 1) Revista. 2) Statute. 3) Salvarea. 4) Turism. 5) Navigația de plăcere. 6) Școala apei. 7) Propaganda. 8) Program de studii ale mării. 9) Protecția pavilionului român.

Liga Navală având și un rol de studii a diverselor probleme navale — ca și Institutul Social — așteaptă și primește cu mulțumire orice păreri, informații și sugestii în legătură cu chestiunile în studiu.

■

S'a tipărit de către Liga Navală Română „Noua metodă de a deprinde Innotul în 10 minute de Locot. Paul Epureanu fost campion de innot. Cartea se găsește la sediul central de L. N. R. cu prețul de lei 12. Pentru membrii 25% reducere.

Yacht Club București

În ziua de 1 Martie a avut loc prima Adunare Generală a Yacht-Clubului din București la care a participat un important număr de membrii.

D-nii Vice Președinte N. Caranfil a citit Darea de Seamă a activității Asociației în 1932.

Este foarte interesant de relevat că această Asociațiune care și-a început activitatea numai în Mai 1932, a răușit să construiască un pavilion cu vestiare etc., etc., un garaj și atelier de bărci la Zgagov

unde și-a amenajat un colț din pădure într'un loc de o frumusețe deosebită.

Clubul a fost foarte frecventat și materialul navigant s'a arătat insuficient față de entuziasmul membrilor pentru sportul vâslitului și a bărcilor cu vele.

Totalul investițiilor făcute până la 31 Decembrie 1932 este de Lei 470.434.

Numărul membrilor aceiași dată era de 46.

Asociația a cerut Municipiului o sporire a terenului și s'a decis cumpărarea de noi bărci de sport, astfel ca pentru noul sezon care se deschide la 10 Aprilie Clubul va avea :

- 5 Yolle cu vele de 10 m. p.
- 3 skifuri de sport
- 3 giguri de sport cu 2 perechi rame
- 2 giguri pentru plimbare
- 3 canoe
- 1 șalupă

Pentru luna Iunie se proiectează facerea unor regate la care să participe și Cluburile din Transilvania.

Yacht-Clubul București reprezintă o dovadă de ce se poate realiza cu voință, pasiune și devotament.

L. N. R.

Ofițeri și echipaj vap. „Peleş”:

Comandant, Asingher Oscar; secund, Lateș Petre; of. II, Georgescu Pierre; of. III, Dumitrescu Leon; of. IV, Botez Călin; șef-mecanic, Gazibar I.; mec. II, Kunkel Frantz; mec. III, Koloman S.; radio, Mateescu; 24 oameni punte și mașini.



Echipajul a plecat în ziua de 1 Martie la Hamburg spre a lua în primire vaporul ce va pleca cât mai curând la Cardiff, spre a încărca cărbuni pentru Haiffa. Apoi va veni în țară probabil la mijlocul lunii Aprilie.

CERCETAȘII MARINARI.

Jamboreea dela Gödölo — Comandamentul Mării Le-giuni a acceptat să ia parte la jamboreea internațională dela Godölo din Ungaria. Cercetașii marinari vor avea o tabără aparte pe o insulă de pe Dunăre. După înscrierile făcute până acum se crede că vor lua parte peste 20.000 de cercetași.

Excursii pe Dunăre — Gustul excursiilor pe apă începe a atrage cât mai mult pe cercetași. După excursia cercetașilor din Silistra, care dela jamboreea din Sibiu s'au întors prin Arad, Timișoara, Buziaș și de acolo pe Dunăre acasă; după excursia cohorții de verde sub conducerea d-lui Dr. Dumitriu pe Dunărea de jos până la Insula Șerpilor și înapoi, — acum sunt pe cale de executare alte două: una la Istambul a legiunii București, sub conducerea d-lui Dr. Daia. Alta dela Galați la Baziaș a cohorții din Botoșani, sub comanda d-lui Prof. Adam.

Reducerea pentru membri L. N. R.

Aducem cu plăcere la cunoștință membrilor L. N. R. că și Societatea Română de Navigație pe Dunăre S. R. D. a avut bunăvoința de a face următoarele reduceri la prețul călătoriilor pentru membrii Ligei:

25% pentru călători izolați.

50% pentru călătorii în grupe de minimum 20 persoane.

Rectificare

Articolul intitulat „Un Marinar” apărut în revista noastră No. 1 este scris de d. căpitan Sandovici, iar nu Dancovici cum am eroare a apărut.

Invitațiune

Domnii turiști amatori fotografi, sunt rugați a ne trimite fotografiile cu vederile pitorești de pe litoralul mării, dunărei sau altor localități sportive nautice, în vederea organizării unei expoziții în genul sus arătat.

Fotografiile vor fi trimise pe adresa centralei București, purtând semnătura operatorului.

De asemenea sunt rugați d-nii Președinți de secțiuni cât și Comandanții de vase să ne trimită fotografiile de grupuri pentru a fi reproduse în Revista noastră.

O explicare

În ziarul „Adevărul” din 10—11 Martie a. c., o comunicare pe care D. C-dor Ionescu-Iohnson a dat-o ca făcută în fața adunării generale a Ligei Navale în ziua de 24 Ianuarie.

Faptul a provocat unele legitime nemulțumiri în sânul membrilor Ligei. Pentru a nu se da loc la interpretări greșite, este bine ca să lămurim aci, cu toată sinceritatea, întâmplarea nedorită și neplăcută.

Discuțiile și comunicările din ședința adunării generale au fost numai rezumate în darea de seamă, publicată în No. 1 al revistei din Ianuarie 1933.

D. Comandor a cerut să se publice în revistă comunicarea sa în întregime, prezentând și un text care ar fi putut apărea numai în două, trei numere de revistă.

Această lucrare scrisă, deși conținea chestiuni interesante care puteau servi ca articole pentru revistă, nu s'a putut publica din cauză că nu avea un caracter destul de obiectiv, fiind scrise într-un stil agresiv, în ton de polemică.

Dacă cele scrise erau identice cu cele vorbite în Adunarea Generală nu poate nimeni preciza — nici chiar oratorul devenit scriitor — căci *verba volant*, întrucât discuțiile nu au fost stenografiate, iar impresia lăsată de cele vorbite nu a fost aceea care rezultă din cele scrise.

D. Comandor publică lucrarea, refuzată de noi, în ziarul „Adevărul”. Dacă lucrarea apărea sub formă de articol, Liga nu avea nici un amestec în această chestiune. Ori, apare sub forma de comunicare făcută în Adunarea generală; mai mult, apare cu unele *sub-titluri* pe care chiar autorul nu le recunoaște a fi scrise de el. De aci se nasc diverse interpretări menite a strica spiritul de armonie, și de solidaritate a societății noastre.

Regretăm faptul întâmplat și ținem să precizăm că cele publicate sunt simple păreri personale ale unui membru din Ligă. Comitetul însă nu împărtășește acest mod de vedere și de acțiune, întrucât Liga trebuie să rămână îndrumată pe aceeași linie de conduită trasată prin statutele ei.

Liga nu trebuie târâtă în luptele și neînțelegerile personale, ci trebuie să lucreze în afară și pe deasupra patimilor omenești.

Se pot expune păreri și studii critice în chip obiectiv asupra tuturor chestiunilor de ordin general, dar nu personal.

Trebuie să recunoaștem cu durere că dacă Liga se desvoltă așa de încet, una de cauze este că în drumul ei întâlnește și obstacole morale pe lângă cele materiale.

Liga Navală este și trebuie să rămână un teren neutru.

Ideul comun urmărit prin Ligă trebuie să unească nu să despartă.

Vice Președintele Ligei Navale Române

C. Amiral I. COANDĂ

DE LA S. M. R.

O circulară a Direcțiunii.

Înceindu-se bilanțul anului 1932 îmi împlinesc o datorie către toți colaboratorii mei să le aduc la cunoștință rezultatul muncii ce toți au depus dela mic la mare, pentru progresul acestei instituții.

Acest rezultat este încurajator; trebuie să ne dea puteri noi și speranță pentru mai bine, căci am convingerea că prin eforturi mai mari se poate obține mai mult.

În linii generale din activitatea Serviciului Maritim pe anul 1932, rezultă că s'au transportat mai mult, față de 1932,

Pasageri 7830, mărfuri tone 68.099.

Ca să putem aprecia această cifră, trebuie să vă spun că în 1931 deficitul a fost de 57.266.131 lei, iar în 1932 deficitul a fost micșorat cu circa 16.000.000 lei.

S. M. R. instruește și formează o profesiune — aceea de marinar — care, dacă nu ar exista S. M. R., din lipsă de un tonaj important sub pavilion român, ar fi amenințat să dispară.

A purtat cu fală în apele străine pavilionul român.

A vărsat Băncii Naționale valută străină în valoare de circa 21.500.000 lei.

A introdus în țară un număr de circa 7051 pasageri din Orient care staționând sau tranzitând prin România, au cheltuit diferite sume de bani

A eșit direct din țară, ori prin tranzit, un număr de circa 9307 pasageri care, de asemenea, au produs în diferite feluri venituri țării

A transportat din țară în diferite porturi străine o cantitate de circa 13745 vagoane diferite mărfuri, făcând să intre în țară valuta corespunzătoare valorii lor.

Astfel fiind, nu ar trebui ca S. M. R. să fie considerat ca o instituție deficitară, căci subvenția ce țara îi acordă o recuperează în mod indirect sub alte forme.

Dacă ținem seamă de scăderea simțitoare a navlurilor în 1932 față de 1931, de dificultățile avute în 1932 din cauza contingentelor a restricțiunilor de devize, de devalorizarea lirei sterline (dela 816 la 580 lei) și toate dependentele ei: lira egipteană, lira palestineză, lira siriană, de devalorizarea draheimului (dela 2.20 la aproape 1 leu), suntem în drept să afirmăm că bilanțul anului 1932 s'a încheiat în mod destul de satisfăcător, datorită muncii ce toți au depus pentru a ajunge la acest sfârșit.

Cei în drept, care au fost în măsură a aprecia acest rezultat, mi-au adresat mulțumiri pe care și eu la rândul meu le transmit tuturor colaboratorilor mei.

Director S. M. R.

Comandor A. SION

Situația vapoarelor.

„Dacia” se află în cursă. Conform itinerariului, va sosi la Constanța la 10 c. dela Haifa.

„România” va sosi la Constanța venind dela Alexandria.

„Regele Carol” se află în rezervă la Constanța.

„Prințesa Maria” va pleca din Constanța la 13 c. pentru Saronic.

„Durostor” pleacă la 9 c. din Constanța pentru Grecia.

„București” a sosit la Constanța dela 6 c.

„Ardeal” a sosit la Constanța dela 7 c. Va pleca în Dunăre pentru încărcare la 14 c.

„Iasi” se află la Constanța.

„Carpați” descarcă cărbuni din Alexandri la Pireu.

„Dobrogea” a sosit la Constanța dela 19 Februarie.

„Bucegi” se află la Constanța dela 6 c. afretat din Dunăre pentru Occident.

Navigația pe Dunăre fiind reluată, vapoarele S. M. R. vor intra în itinerariul Dunăre-Levant.

Vaporul „Ardealul” e destinat să servească Siria și Palestina în locul vaporului „Iasi”, scos din circulație, odată pe lună. Împreună cu cursele ce le face vaporul „Dacia”, porturile din această parte a Mediteranei vor fi vizitate de vasele noastre de trei ori pe lună, afară de cursele ce le fac vapoarele „Dobrogea” și „București” și cu pasageri și cu mărfuri.

Vaopru „Iasi” va fi vândut la licitație.

Reluându-se navigația pe Dunăre, „Ardealul” va face cursa viitoare pornind din Dunăre.

Cele trei vapoare achiziționate pentru S. M. R., vapoare cari vor fi botezate „Peșea”, „Alba-Iulia” și „Putna”, vor fi aduse unul după altul în țară. După cum s'a anunțat, echipajul destinat celui dintâi se află la Hamburg spre a-l lua în primire. Pentru al doilea va pleca peste două săptămâni, iar pentru al treilea, în cursul lunii Aprilie.

O șalupă cu roți

În luna Decembrie, în ziua de 12, a sosit în portul Constanța o șalupă de un desen curios, având la bord pe un mare amator, al sportului de apă d-l Stipkovits din Burgenland.

Șalupa are 5 m. lungime, cu prova și pupa ascuțite, având lărgimea de 1.40, iar adâncimea de 50 cm. Propulsor, vele și un motor cu 2 cilindri. Pentru mersul pe uscat are o instalație provizorie, care permite a se monta trei roți, realizând și mersul pe uscat.

Plecăt în ziua de 26 Septembrie din Burgenland de pe minunatul lac Neusiedler SEE, centru mare de Yachting în Austria, parcurge drumul până la Dunăre pe apă și pe uscat cu mijloace proprii. Străbate Dunărea coborând în josul apelor ei fără nici un accident de navigație până la Sulina. Părăsește Sulina în ziua de 28 Noiembrie, urmărind coasta spre Sud, intenționând să atingă Constanța.

După peripecii de aproape 14 zile, supt de vânt și de apa mării, ros de o foamă grozavă, temerarul navigator este aruncat pe plajă la Constanța de o furtună de Nord puternică. Scăpă fără nici un accident serios atât el cât și șalupa „Burgenland”

Făcându-se apel la Yacht Club Regal Român pentru asistența marinărească, d-nul Stipkovits a fost găzduit tot timpul pe seama Yacht-Clubului, iar șalupa a fost luată în primirea parcului de cutere, unde i s'a făcut reparații și s'a pus în stare de navigare.

Cum din cauza vremii și din motive pecuniare, d-sa nu a putut continua voiajul, Yacht Club a luat în păstrare șalupa Burgenland, depozitând-o în magazia de cutere, până la reîntoarcerea d-sale, când își va relua voiajul spre alte meleaguri.

Gestul nostru și tradiționala ospitalitate, chiar și pe mare, au fost menționate cu elogii măgulitoare la adresa noastră de către ziarele austriace.

Lt. ED. GHEZZO

Piața cerealelor

GRAUL. — Odată cu desghetarea Dunării, exportatorii de cereale au început să se intereseze de posibilitățile traficului produselor noastre agricole, cari urmează să fie vândute în străinătate.

Pentru moment, însă perspectiva unui export mai pronunțat nu se prea vede, datorită faptului că importatorii stau în rezervă. Pe de altă parte deținătorii americani oferă porumbul la un preț ce ne concurează.

Atât porumbul de Plata, cât și cel Nord american, se oferă la Rotterdam cu 3,10 fiorini suta kgr.

Aproape același preț se plătește și pentru porumbul românesc la Hamburg și la Rotterdam.

De menționat este faptul că toate calitățile de porumb vândute în ultimul timp cif. Hamburg, nu sunt destinate consumului în Germania, ci se reexpediază din acest port cu mici vapoare spre Danemarca.

Pentru încărcarea directă din Dunăre, spre porturile Danemarcei se expediază partizi dela 1250 tone în sus cotând 3,20 fiorini suta kilograme.

ORZ. — Oarzele continuă să fie neglijate, atât din cauza scăderii prețurilor cât și a lipsei de cereri.

Avem disponibil cantități importante de acest produs, depozitate în porturile Reni, Chilia, Ismail, etc.

Se crede însă că se vor produce cereri și pentru acest articol, care trebuie neapărat exportat, făcând loc recoltei viitoare.

FASOLEA se menține la un preț scăzut și nu cotează pe piața Anvers decât circa 40 franci suta kg.

Celelalte produse sunt staționare și abia pe la sfârșitul lui Martie sau începutul lui Aprilie vor putea fi negociate.

Cât privește exportul porumbului s'au angajat 10 vapoare necesare transportului.

Dar cum nu s'a putut exporta în întregime, vânzătorii sunt obligați prin contracte să livreze și restul, astfel că până la sfârșitul lunii Martie, acest articol, trebuie să fie predat.

Zilele acestea urmează să sosească și vasele „Modesta” sub pav. englez, „Tregothnan” pav. agiptean, „Lucy” pav. leton, „Maria Toft” pav. danez și „Simon” pav. elen, aducând în tranzit o importantă cantitate de grâu american destinat pentru Cehoslovacia și Austria.

În portul Sulina au sosit deasemeni vasele „Oituz” și „Basarabia” sub pav. român și „Ewoikos” sub pav. elen.

„Oituz” este ordonat pentru Reni în vederea completării caricului pentru Anglia, iar „Ewoikos” va veni spre a încărca mărfuri cu destinația Rotterdam. „Basarabia” n'a fost încă navlosit, dar se crede că va încărca cereale pentru Sicilia (Italia).

PIAȚA NAVLULUI FLUVIAL. — Piața navlurilor e foarte scăzută, din cauză că nu sunt cereri.

S'au făcut câteva închirieri de șlepur, dar foarte reduse.

S'a plătit pentru șlep de capacitate 3000—K.B. 6—700 lei pe zi; șlep de 2000—2600 K.B. cu 500 lei pe zi și șlepur, capacități mai mici 3—400 lei pe zi.

O altă cauză care contribuie la scăderea navlului fluvial e și aceea că țărani nu pot veni cu cereale în oboare, din pricina drumurilor impracticabile. Nefiind marfă, nu sunt cerințe pentru navlosire de șlepur.

Se speră însă că îndată ce timpul se va încălzi și produsele vor putea fi mai ușor transportate, chiria șlepurilor să se ridice.

Pentru colaboratorii revistei noastre

Articolele publicate în revistă se vor plăti autorilor după cum urmează:

Lei 2000 pentru lucrările originale.

„ 1000 pentru compilări și recenzii,

800 pentru traduceri,

„ 100 pentru informații.

Coala se va socoti de opt pagini tipărită.

Autorii articolelor vor specifica odată cu trimiterea lucrării dacă este originală, traducere, compilație, etc., precum și numele autorilor de care s'a servit.

Textul va fi scris citeț, cu mâna sau mașina pe o singură pagină, și cu spațiu liber pe margine pentru corectură.

D-nii abonați sunt rugați a comunica orice schimbare de domiciliu, altfel nu se poate răspunde de neprimirea revistei.

Lista căpitanilor din marina comercială

posedând brevet 1 de Căpitan de Lungă Cursă după noul regulament.

1. Amedeu Heinrich, comand. vap. „Prahova”.
2. Așingher Oscar, comandant. vap. „Constanța”.
3. Antonescu Ioan, comandant. vap. „Carpați”.
4. Brânzei Dumitru, pensionar.
5. Bădescu Gheorghe, comandant. vap. „Iasi”.
6. Buzagiu Mihail, comandant. vap. „București”.
7. Ciucioliu Nicolaie, detașat agenția Brăila.
8. Dumitriu Alexandru, comandant. vap. „Oltenia”.
9. Dumitriu Ioan, disponibil.
10. Diaconescu Nicolae, comandant. petrolier „Steaua Română”.
11. Hrubes Maximilian, comandant. vap. „Dacia”.
12. Ionescu Mihail, pensionar.
13. Ionescu Nicolae, pensionar.
14. Istrate David, comandant. secund vap. „Prahova”.
15. Luis Gheorghe, comandant. vap. „Jiul”.
16. Manolescu Mihail, agenția S. M. R., Galați.
17. Mauguș Nicolae, comandant. vap. „Oituz”.
18. Niculescu Radu, comandant. vap. „Barbu Știrbei”.
19. Niculescu Dumitru, disponibil.
20. Păun Vasile, detașat agenția S. M. R. Galați.
21. Popescu Nicolae, pensionar.
22. Petrescu Petre, pensionar.
23. Paraschivescu Emil, comandant. vap. „Bucegi”.
24. Petricu Vergiliu, disponibil.
25. Rășcanu Iosif, comandant. vap. „Ardeal”.
26. Simatu Gheorghe, comandant. vap. „Jiul”.
27. Tonegaru C-tin, detașat în Direcția S. M. R. face funcția de avocat.
28. Vlasopol Spiridon, comandant. vap. „Inginer Vlasopol”.
29. Vasiliu Dumitru, comandant. vap. „Milcovul”.

Jocuri

PROBLEMA I

ALO! MANGALIA VARNA!

Cine telefonează? Ghiciți!

Intrebuințați pentru aceasta literele cuvintelor de mai sus!

PROBLEMA II

Aritmogrif.

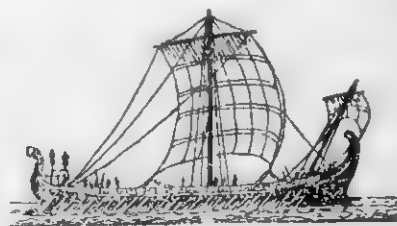
1, 2, 4, 7, 8.

1, 2, 5, 9, 7, 10.

1, 2, 6, 11, 10, 2, 3.

1, 3, 8, 12, 11, 6.

Înlocuiți cifrele cu litere și veți găsi numele ce trebuiau să poarte cele 4 contratorpiloare comandate în Italia înaintea război.



VOCABULAR DE TERMENI NAUTICI

De mulți ani se discută asupra întocmirii unei lucrări documentate cu privire la termeni nautici în limba română. Dar, nu știu cum s'a făcut, că până azi nu avem încă nici o lucrare, oricât de redusă. Poate tocmai din pricină că s'au croit lucrări în proporții prea mari.

N'ar strica să fim mai modești și mai harnici.

Am auzit pe unii filologi criticând pe marinari cu multă asprime, pentru faptul că au introdus în limbă atâtea cuvinte străine, *neologisme* și *barbarisme*...

Dar ce erau să facă? *Arhaisme* navale nu avem în limba noastră. Și chiar țări mari cu tradiții navale, ca Franța, au o terminologie nautică formată în mare parte din cuvinte italienești și englezești.

În epoca de renaștere a Marinei Române, prin părțile noastre, erau marinarii greci și italieni, dela cari am luat cele mai multe numiri.

De altfel două limbi navale stăpânesc mările: Italo-Greacă (Levantină) pentru Mediterana și Engleza pentru restul lumii.

Există o tendință de unificare pentru o limbă navală internațională, personalul unei nave să poată fi înțeles în orice port de pe glob.

Pentru un studiu serios e nevoie de erudiție și cunoștințe de filologie comparată. Prea multă pretenție. Până azi Marina Română n'a produs nici un filolog.

Până ce vom putea atinge idealul să ne mulțumim cu mai puțin. Ca să răspundem la cererile cari ne vin din țară și străinătate ne-am hotărât să scoatem deocamdată un mic vocabular în patru limbi. Mai târziu vom întocmi o lucrare mai complexă cu explicarea fiecărui termen în parte.

J.-B.

Românește	Italienește	Franțuzește	Englezește
A			
abandon	abbandono	abandon ; délaissement	abandon
a abandona	abbandonare	abandonner	to abandon
abataj în carenă	carenare; abatimento în carena	abattage en carène	careening
a abate	abbattere	abatre	to cast
a aborda	investire	aborder	to board ; to collide
abordaj	urto; collisione; investimento	abordage	boarding ; collision
a acosta	accostarsi	accoster	to come alongside
acte de bord	carte di bordo	papiers du bord	ship's papers
act de naționalitate	atto di nazionalizzazione	acte de francisation	certificate of registry
a afreta	noleggiare	affréter	to charter
afterpeak (afterpic)	gavone di poppa	coqueron arrière	after-peak
a afurca	afforcare	affourcher	to moor across
afurcare	afforco	affourchage	mooring across
alidada	alidada	alidade ; taximètre	quadrant index
a alimba	alleggerire ; allibbare	alléger	to lighten
aliură	andatura	allure	sailing-trim
alizeu	aliseo	alisé	trade wind
alternativă	v. mașină	—	—
a amarina	amarinare	amariner	to man
embargo	embargo	embargo	embargo
a amboșa	ormeggiare	embosser	to anchor with a spring
amonte	amonte	amont	up the river
a ancora	ancorare	mouiller ; ancrer ; jeter l'ancre	to anchor
ancoră	ancora	ancre	anchor
ancorator	affondatoio	mouilleur	anchor
ancorot	ancorotto	ancre à jet	tumbler
angarie	angaria	angarie	kedg anchor
antena (vergă)	antena	antenne	delay by constraint
aproape (vânt)	vento di bolina	au plus près	lateen yard
a arbora (ceva la un arbore)	alzare ; issare	hisser ; arborer	close-hauled
a arbora (un arbore)	alberare	mâter	to hoist
arboradă	alberatura	mâtare	to mast
arbore	albero	mât	masts and spars
arbore gabier mic	albero di parrocchetto	petit mât de hune	mast
arbore gabier mare	albero di gabbia	grand mât de hune	fore topmast
arbore gabier artimon	albero di contromezzana	mât de perroquet de fougue	main topmast
arbore manivelă	albero a manivela	arbre de couche ; arbre à manivelle	mizen topmast
arboarele elicei	asse dell' elice	arbre de l'hélice	crankshaft
arboarețul sburătorului mic	alberetto di velaccino	petit mât de perroquet	screw or propeller shaft
arboarețul rândunicei mici	alberetto di controvelaccino	petit mât de cacatois	fore topgallant mast
arboarețul sburătorului mare	alberetto di granvelaccio	grand mât de perroquet	fore royal mast
arboarețul rândunicei mari	alberetto di controvelaccio	grand mât de cacatois	main topgallant mast
arboarețul sburătorului artimon	alberetto di belvedere	mât de perruche	main royal mast
arboarețul rândunicei artimon	alberetto di contobelvedere	mât de cacatois de perruche	mizen topgallant mast
ardent (vas)	ardente ; orziero	ardent	mizen royal mast
aripă	v. bonetă	—	gripping
aripa de helice	ala di elica	pale d'hélice	—
artimon (arbore)	albero di mezzana	artimon	screw blade
asietă	assetto	assiette	mizen mast
asistență	aiuto ; assistenza	assistance	trim of a vessel
			assistance

Românește	Italianește	Franțuzește	Englezește
aterisaj	atterraggio	atterrage ; atterrissage	land fall
aurică (velă)	vela aurica	voile aurique	lug sail
aval	abbasso	aval	down the river
avantport	anteporto	avantport	outer harbour
avarie	avaría	avarie	average
azimut	azimuto	azimuth	azimuth

B

baba	bitta	bitte	bitt
babord	babordo	babord	port
baere de impuntătură	matafione di terzaruolo	garcette de ris	reef points
baere de infășurare	matafione di infieritura	raban de ferlage	rope bands
baie	baia	baie	bay
balansină	ammantiglio ; mantiglio	balancine	lift
balenieră	baleniera	baleniére	whale boat
baliză	boà fissa ; gavitello	balise	beacon
balon de semnale	palla di segnali	ballon ; bombe de signaux	signal ball
balon de acostare	pallone di difesa in sughero	défense en liège	cork-fender
banc (la o barcă)	banco d'imbarcazione	banc de nage d'embarcation	thwart of a boat
banda !	tutto !	tout ! ; entièrement !	hard !
barcă	canotto ; lancia ; barca	barque ; canot	boat
barcă de salvare	lancia di salvataggio	canot de sauvetage	lifeboat
bare	v. furci		
barbetă	barbetta	bosse d'embarcation	boat-painter
basin	darsenna	bassin à flot ; darse	basin
basin de carenaj	bacino di carenaggio	bassin de radoub ; cale sèche	graving-dock ; dry-dock
bastonul bompresului	asta di fiocco	bout dehors de beaupré	jib-boom
baston de pavilion	asta della bandiera	gaule d'enseigne	ensign-staff ; flag-staff
bate pupa (velă)	mezzanella	tapécul	ringtail sail
bathymetric	battimettrico	bathymétrique	bathymetric
bază (de pic ori ghiu)	gola	mâchoire	jaw
berbeci (mare cuv)	maretta	mer moutonneuse	chopping sea
bielă	biela	bielle	connecting rod
bigă	albero da carico	mât de charge	derrick
bocaport	boccaporto	panneau de cale	hatchway
bochieră	dormiente	bauquière	shelf-piece
bompres	bompresso	beaupré	bowsprit
bonetă	forza di vele ; coltellacio	bonnette	studding-sail
boneta trincei	scopamare	bonnette de misaine	fore lower studding-sail
boneta gabierului mic	coltelaccio di parrocheto	bonnette de petit hunier	fore topmast studding-sail
boneta sburătorului mic	coltelaccino	bonnette de petit perroquet	fore topgallant studding-sail
bordaj	fasciame esterno	bordé extérieur	outside-planking
bordaj de punte	fasciame di coperta	bordé du pont	deck-planking
boț	bozza	bosse	stopper
a boța	abbozzare	bossier	to stop
braț	braccio	bras	brace
a brața	bracciare	brasser	to brace
brigantin	brigantino goletta	brigantin	brigantine
brigantină	randa (di mezzana)	brigantine	spanker ; driver
brik	brik ; brigantino	brick	brig
brizanți	frangenti	brisants	breakers
bucătăria	cucina	cuisine	galley
bulge	bulge	bulge ; soufflage	bulge
bulină	bolina	bouline	bowline
bulină (vânt de)	vento di bolina	au plus près	close hauled
bunker	carbonile ; pagliuolo	soute à charbon	bunker
butuc	testa di morro	chouquet	cap
butucul elicei	mozzo d'elice	moyeu de l'hélice	propeller-boss

C

cabestan	argano	cabestan	capstan
cabină	cabina ; camerino	cabine	cabin ; room
cădere (margine de)	caduta	chute	drop (of a sail)
cală	stiva	cale	hold
cală de construcție	cala di costruzione	cale de construction	building-slip
cală de halaj	cala di alaggio	cale de halage	slipway
cală de radub	bacino di radobbo	cale de radoub ; cale sèche	dry-dock
călcăiu	arrestatoio ; strozzatoio	étrangloir de câble-chaîne	chain-cable-compressor
călcăiu (al unui arbore)	scassa	emplanture	step
căldare	caldaia	chaudière	boiler
căldare auxiliară	calderina	chaudière auxiliaire	donkey-boiler
a calfata	calfatare	calfater	to caulk

Românește

Italianește

Franțuzește

Englezește

calfatare
caliornă
camera bărcii
cameră de căldură
cameră de hărți
cameră de mașini
a se canarisi
cange
canoe
canonieră
cap
capă (sub vele)
capă (fără vele)
capac de nară

căpățână de macara
căpățână de ancoră
cap de berbec
a capela
capelatură
căpitan de port
capot
capră
a captura
căpușeală (a unei vele)
carantină
cărbuni (vas de)
carenă
cargabas
cargafund
cargobot
caric
cărlig
carlingă
cărma
cart (90°)
cart (serviciu de)
castanete
castelatură
cavilă
cavilieră
ceață
centru de carenă
centru de greutate
centură de salvare
cenusar
chee (de arbore)
chee cu țâțână
chee de afurcare

chee de lanț
chilă
ciclone
cisternă
clipper
cloazon etanș
coarne de ghiu
coaste
a cobori (ceva)
cocă
cockpit (la yachture)
colac de salvare
colană
colț (de scotă, la velele pătrate)
comandă
compartiment etanș
compas
condensator
conosament
a contrabraci
contrabulină
contrarandă
contrascotă
copastie

calfataggio
caliorna
camera
camera delle caldaie
cabina delle carte; sala nautica
camera delle macchine
sbandarsi
gaffa
canoa
canoniera
capo
capa
a secco di vele
controcchio; coperchio; portello
di cubia

cassa
gavittello d'ancora
bigotta; mocca
incapellare
incappellaggio
capitano di porto
cappa; camicia
biga
catturare
fortezza
quarantina
carbonaio
carena
alabasso; caricabasso
caricamezzi: demezzo
cargobot
carico
gancio
paramezzale
timone
rombo
quarto
castagne; scontri
superstruttura
caviglia
cavigliera
nebbia
centro di carena
centro di gravità
cintura di salvataggio
cenerario
chiave d'albero
maglia a mullinello
mullinello voltacatena; mullinello
d'afforco

maniglione
chiglia
ciclone
cisterna; serbatoio
clipper
paratia stagna
gola di una boma
coste; ordinate
ammalnare; abbassare
scafo
camera; cockpit
boe di salvataggio
albero maggiore
bugna
ponte di comando
compartimento stagno
bussola; compasso
condensatore
polizza di carico
controbracciare
caricabolina
controranda
caricascotta
orlo di bastingaggio; cinta (di
un'imbarcazione)

calfatage
caliorne
chambre
chambre des chaudières
chambre des cartes
chambre des machines
donner la bande
gaffe
canoë
canoniere
cap
cape
capé sèche
mantelet d'écubier

caisse; corps
bouée d'ancre
cap de mouton
capeler
capelage
capitaine de port
capot; chemise; coiffe
bigue
capturer
renfort
quarantaine
charbonnier
carène
hale-bas
carguefond
cargobot
chargement; cargaison
croc
carlingue
gouvernail
quart
quart
linguets
superstructure
cabillot; cavillot
râtelier à cabillots
brouillard
centre de carène
centre de gravité
ceinture de sauvetage
cendrier
clef de mât
émérillon
émérillon d'affourche

manille
quille
cyclone
citerne
clipper
cloison étanche
mâchoire d'un gui
couples; membres
amener; affaler
coque (d'un navire)
cockpit
bouée de sauvetage
bas-mât
point d'écoute
passerelle de commandement
compartiment étanche
compas
condensateur
connaissance
contre-brasser
cargue-bouline
flèche-en-cul; voile de flèche
cargue-point
lisse de bastingage; plat bord
d'embarcation

caulking
threefold purchase
stern-sheet
boilers room
charthouse
engine-room
to heel
boat-hook
canoë
gunboat
head; point
lying to
ahull
hawse-flap

shell
anchor-buoy
dead-eye
capeler; to fix
capelage
harbour master
cover
shears
to capture
band
quarantine
collier
bottom (of a ship)
down hauler
bunt-line
cargobot
cargo
hook
keelson
helm
quarter
watch
pawls; palls
upper-works
belaying-pin
range; pin-rails
fog
centre of displacement
centre of gravity
life belt
ash-pit
fid
swivel
mooring-swivel

shackle
keel
cyclone
watertank
clipper
watertight-bulkhead
jaw of a boom
frames
to lower
hull
cockpit
lifebuoy
lower-mast
clew; clue
pilot-bridge
watertight-compartment
compass
condenser
bill of lading
to counter-brace
leech-line
gaff-topsail
clew-line; clue-line
topgallant-rail; gunwale of a boat

Românește

Italianește

Franțuzește

Englezește

corpul vasului
corsar
coș
covertă
crevace
cruce (a brața în)
crucetă
crucișător
cuplu
cuplu maestru

curent (al unui palanc)
cursă (războiu de)
cuter

scafo
corsaro
fumaiole
coperta; ponte superiore
costole; coste di un' imbarcazione
bracciere in croce
crocetta
incrociatore
sezione trasversale
sezione maestra

tirante
guerra all'corso
cutter

coque
corsaire
cheminée
pont supérieur
membrures d'embarcation
brasser carré
barres de perroquet
croiseur
coupe transversale
section au maître couple (maître
bau)
garant
guerre de course
côte

hull
privateer
funnel
upper-deck
boat-frames
to square the yards
topmast-cross-tree
cruiser
cross-section
midship-section

fall
privateering
cutter; sloop

D

a debarca

degetar
demonțată (mare rea)
deplasament
derivă
derivator central
a descărca
deseșuare
despărțire etanșă
diamant
dig
dislocament
dock plutitor
dragă
drai
draiul flocului săgeței
draiul flocului mare
drum
dunetă

sbarcare

dado
mare grosso
dislocamento
deriva
deriva centrale
scaricare
disincaglio
v. cloazon etanș
diamante
mollo
dislocamento
bacino galeggiante
cavafondo; draga
draglia
draglia di controfiocco
draglia di granfiocco
via
cassero di poppa

débarquer

dé
mer grosse
déplacement
dérive
dérive centrale
décharger
renflouement; remise à flot

diamant
jetée
déplacement
dock flottant
draque
draille
draille du clinfoc
draille du grand foc
route
dunette; gaillard arrière

to land; to disembark (passage)
giers)
coak; bush
heavy sea
displacement
drift
centreboard
to discharge
getting afloat

crown of the anchor
jetty
displacement
floating-dock
dredger
stay; horse
flying-jib stay
outer-jib stay
way; course
poop

E

eche
echipaj
ecluză
edec (tragere la)
elevator
elice
emersiune
epavă
escadră
estacadă
a eșua
etambou
etambreu
etanș
etiaj
etravă
a evita

barra di timone
equipaggio
chiusa
alaggio
elevator
elica
emersiune
nave naufragata
escadra
steccata
incagliare
dritto di poppa
mastra
stagno
massima magra
ruota di prua
virare

barre du gouvernail
équipage
écluse
halage
élévateur
hélice
émersion
épave
escadre
estacade
échouer
étambot
étambrai
étanche
étiage
étrave
éviter

tiller
crew
gate
tracking
elevator
screw
emersion
wreck
squadron
boom
to ground; to strand
stern-post
partner
watertight
low-water mark
stem
to swing

F

falcă
faleză
far
felinar de ancoră (de strai)
fereastră
ferryboat
ferță
a filarisi
fiong
floc
flocul artimonului
flocul mare
flocul mic
flocul săgeței
flotă

maschetta
scogliera; costa alta
faro
fanale di ancoraggio
oblò; finestrino
portatreni
ferzo
filare
brancarella
fiocco
vela di strallo di mezzana
granfiocco
trinchettino
controfiocco
flota

jottereau
falaise
phare
feu de mouillage
hublot
ferryboat
laize
filer
patte
foc
foc d'artimon
grand foc
petit foc
clin foc
flotte

cheek; hound-piece
cliff
lighthouse; light
anchor (riding) light
lightport; scuttle
ferryboat
cloth
to pay out
cringle
jib
mizan staysail
outer-jib
inner-jib
flying-jib
fleet

Românește

Italianește

Franțuzește

Englezește

flotabilitate	galeggiabilità
fluer	fischio; fischio a vapore
a flutura (velele)	sventare; sfilleggiare
foarfecă (nod)	parlato
foc (felinar)	fanale
foc bengal	fuoco di bengala
foc lateral	fanale laterale
foc de poziție	fanale di distinzione
foc pupa	fanale di poppa
focar	focolaro
fochist	fuochista
forepeak (forpic)	gavone di prua
a fundarisi	dare fondo ad una ancora
fungă	drizza
furcă	barra costiera
furchet	scalmiere
fus (al ancorei)	fuso; asta

flotabilité	buoyancy
sifflet à vapeur	steam whistle
faseyer; ralinguer	to shiver
demi-clef à capeler	to shiver
feu	clove-hitch
moine; feu de bengale	light
feu latéral; feu de côté	blue light
feu de position; feu de route	side light
feu arriere; ratière	regulation light
foyers	stern light
chauffeur	fires; furnace
coqueron avant	fireman
mouiller	fore-peak
drisse	to drop (to cast) anchor
barre-traversière	halliard
chandelier d'aviron	cross-tree
verge d'ancre	rowlock
	shank (shaft) of the anchor

G

gabie	coffa
gabier (matelot)	gabbiera
gabierul artimonului (velă)	contromezzana
gabierul mare	gabbia
gabierul trinchet	parrocchetto
galetă	v. măr
galetă	galetta; biscotto
galoș	pastecca
gardamană	guardamano
garlin	cavo di tonneggio
gât (al unui arbore)	miccia; colombiere
gaură de piscică	bucco del gatto
geamandură	boà d'ormeggio
geamandură butoi	boà barrile
ghiară (a unei ancore)	unghia
ghiară de piscică	ferro; grappino
ghiordel	secchio; bugliolo
ghiu	boma
giroscop	giroscopo
godilă	remo da bratto; remo corto
a godila	vogare da bratto; vogare di cod.
goeletă	goletta
golf	golfo
gondolă	gondola
grad	grado
grandee	gratile; relinga
granic	grua
grătar (de focar)	griglia; graticola
grătar (de lemn; panou)	carabottino
a grea	attrezzare
greement	attrezzatura
gren	gropo
grjea	grisella
gripie	grippia dell'ancora
grue	gru; grua
grue de ancoră	grua di ancora
grue de barcă	grua d'imbarcazione
gutieră	condotto di murata
a guverna	governare

hune	top
gabier	topman
volant d'artimon	mizen topsail
grand hunier	main topsail
petit hunier	fore topsail
biscuit de mer; galette	biscuits
galoché	snatch-block
paumelle de voilier	palm
grélin	warp
ton de mât	mast-head
trou de chat	lubber-hole
bouée d'amarrage	mooring buoy
bouée tonne	barrel buoy
bec d'ancre	anchor bill's; pea's of the anchor
grappin	grapnel
seau	bucket
bôme; gui	spanker boom
gyroscope	gyroscope
godille	scull; sculling-oar
godiller	to scull
goélette	schooner
golfe	gulf
gondole	gondola
degré	degree
ralingue	bolt-rope
grue	hand-crane
grille	grate; fire-grate
caillebotis	grating
gréer	to rig
gréement	rig; rigging
grain;	squall
enfléchure	ratline
orin	buoy-rope
grue	crane
bossoir d'ancre	anchor davit
bossoir d'embarcation	boat davit
gouttière	gutter
gouverner	to steer

H

habitaclu	abitacolo
hartă marină	carta marina
hissa!	hissa!
hulă	levata del mare

habitable	binnacle
carte marine	chart; sailing chart
hissez; hisse!	hoist away!
houle	swell

I

a imbarca (persoane)	imbarcare
imbarcațiune	imbarcazione; palischelmo
imersiune	immersione
inainte!	avanti!
inapoi!	indietro!

embarquer; monter à bord	to ship; to take aboard
embarcation; canot	boat
immersion	submersion
en avant!	ahead!
en arrière!	astern!

Românește	Italianește	Franțuzește	Englezește
a încărca a înfășa (o parâmbă) a înfășura (o parâmbă) injector întăritură (a unei vele) intinsură (margine de) intinzătoare a înverga înverga (margine de) ispol	incaricare bendare fasciare iniettore fortezza bordame; cazzame arridatoio inferire antennale; inferitura sassola	charger limander fourrer injecteur renfort fond ridoir enverguer têtière écope; sasse	to ship; to load to parcel to serve burner band foot (of a sail) rigging-screw to bend head bailer; baler

J

jumătate de ochi (nod) jurnal de bord jurnal de mașină	mezzo collo giornale di bordo (di navigazione) giornale di macchina	demi-clef journal du bord journal des machines	half-hitch log-book engineer's log-book
--	---	--	---

L

labe de găscă pentru bulină lansare (a unui vas) lansare (a unui obiect) lanț larg (vânt) largul mării lat (nod) laț (nod) a lega lemn sfânt lest limb linia de plutire loch lovitură de val lunetă lusin	patte d'occa di bolina varo slancio catena largo alto mare piano (nodo) gassa a serraglio; nodo d'anguilla ormeggiare legno santo; quajaco zavorra allibbo; alleggerimento linia di galeggiamento loch colpo di mare canocchiale lezzino	patte d'oie de bouline lancement lancement chaîne largue haute mer noeud plat noeud de bois; noeud d'anguille amarrer gaïac lest allègement flottaison loch coup de mer longue-vue lusin	bowline-bridle launching casting; shooting chain large the offling reef-knot timber-hitch to moor lignum-vitae ballast lightening ship's gage solcometro sea spyglass house-line
---	--	--	--

M

macara macara cu chee macara cu maslină macara dublă macara simplă maestru (arbore) magazie manelă a manevra manevră curentă manevră fixă mânică de apă mânică de vânt mâr marca de încărcare mare (arbore) mare (vela) maree marinar martingalele bastonului bompre- sului martingalele săgeței	bozzello bozzello a mullinello bozzello a violino incrociato; a suola bozzello doppio bozzello semplice maestro stiva aspa; manovela dell' argano manovrare manovra corrente manovra fissa manica d'acqua manica da vento galletta; pomo (dell'albero) marca del bordo libero v. maestro maestra marea marinaio briglie dell'asta di fiocco briglie dell'asta di controfiocco mettere le vele a collo marinaio macchina impiombare macchinista porta voce merlino metacentro torpedina molo molare; lasciar andare mura	poulie poulie à émerillon poulie à olive poulie double poulie simple grand mât cale (à marchandises) barre de cabestan; anspect manoeuvrer manoeuvre courante manoeuvre dormante manche à eau manche à vent pomme du mât marque de franc-bord grande voile marée marin; matelot martingale du bout-dehors du foc martingale du bout-dehors du clin- foc faire chapelle; coiffer; masquer matelot; marin machine épisser mécanicien porte voix; gueulard merlin métacentre mine sousmarine môle larguer; laisser aller amure	block swivel-block shoe-block double-block single-block main mast (cargo) hold capstan-bar; hand-spike to handle running-rigging standing-rigging water-hose wind sail truck freeboard main sail tide sailor; seaman jib-boom stay flying-jib-boom stay to be taken aback sailor; seaman engine to splice engineer speaking-trumpet marline metacentre mine mole to let go; to cast off tack
---	--	---	---

N

nară
naufragiu
navlu
a naviosi
nod (milă marină)
nod de lemn
nucă (a unui arbore)

cubia ; occhio di prua
naufragio
nolo
noleggiare
nodo
v. laț
noce ; piano della maschetta

écubier
naufnage
frêt
affrêter
noeud
noix ; épaulette

hawser hole
shipwreck
freight
to freight ; to charter
nautical knot
hound

O

ofiter
operă moartă
operă vie
opt (nod)
osie (de macara)

ufficiale
opera morta
opera viva
savoia
perno

officier
oeuvre morte
oeuvre vive
noeud en huit
essieu

officer ; mate
dead-work
quick-work
figure-of-eight-knot
pin

P

pachebot
pală (de elice)
palanc
pălance
pană
pană (de ramă)
parăună
parapet
pascere
pastică
patareună
patareunele gabierului mic
patareunele sburătorului mic

vapores postale
ala d'elice
paranco
paranchino di terzaruolo
panna
pala
cordame ; cavo
murata
passerella
pastecca
paterazzo
paterazzi di parrocchetto
paterazzi di velaccino

pâquebot ; malle
aile d'hélice
palanc
palanquin
panne
pale
filin
pavois
passerelle
galoche ; poulie coupée et ferrée
galhauban
galhaubans du petit mât de hune
galhaubans du petit mât de per-
roquet
galhaubans du petit mât de ca-
catois
galhaubans grand mât de hune
galhaubans du grand mât de per-
roquet
galhaubans du grand mât de ca-
catois
galhaubans du mât de perroquet
de fougue
galhaubans du mât de perruche
galhaubans du mât de cacatois
de perruche

mail steamer
screw blade
tackle
reef-tackle
bringing to
rudder blade
rope
bulwark
bridge
snatch-block
backstay
fore topmast backstays
fore topgallant backstays
fore royal backstays
main topmast backstays
main topgallant backstays
main royal backstays
mizen topmast backstays
mizen topgallant backstays
mizen royal backstays

patentă de sănătate
patrată (vela)
pavilion de companie
pavilion de semnale
pavilion național
perete etans
pescaj
pestelcă
petrolier
pic
picior (al unui arbore)
picior de căme (nod)
pilot
pilot
pilotină
pinten
pirogă
piston
poartă etansa
pod (de zea)
pontilă
ponton
port
portavoce
portolan
port sart
port sart trinchet
port. sart maestru

patente ; fede di sanità
quadra (vela)
bandiera di società
segnalo
bandiera nazionale
v. cloazon etans
pescaggione
ventrino
petroliero
picco
miccia ; maschio del piede
margherita
v. portolan
pilota
batello-pilota
sperone
piroga
stantuffo
porta stagna
traversino
pontello
pontone
porto
portavoce a mano
portolano
parasartia
parasartia di trinchetto
parasartia di maestra

patente de santé
carrée (voile)
pavillon de compagnie
pavillon de signaux
pavillon national

bill of health
square (sail)
company's flag ; burgee
code flag ; signal flag
flag

tirant d'eau
couillard
pétrolier
corne
tenon d'emplanture
jambe de chien

draught of water
bunt-gasket
oiler
spanker's gaff
heel-tenon
sheep-shank

pilote
bateau pilote
eperon
piroque
piston
porte étanche
etançon ; étau ; entretoise
épontille
ponton
port
porte voix
portulan
porte haubans
porte haubans de misaine
porte haubans du grand mât

pilot
pilot-launch ; pilot-boat
ram
canoe : dug-out
piston
watertight door
stud
stanchion
ponton
harbour
speaking-trumpet
sea-coasts book
channel
fore channel
main channel

Românește	Italianește	Franțuzește	Englezește
port sart artimon postul ancorei prelart presetupă priză (maritimă) prova pupa punte puțul lanțurilor	parasartia di mezzana posto dell'ancora prelato incerato premitrecce preda prua poppa ponte pozzo delle catene	porte haubans d'artimon poste prélart presse-étoupe prise l'avant ; bossoirs l'arrière ; poupe pont puits à chaînes	mizen channel anchor-chock tarpaulin stuffing-box prize bows aft ; stern deck chain locker

R

rachetă radă radiotelegrafie rafală rai ramă randă rândunica artimon rândunica mare rândunica mică a ranflua raschetă a refuza (vântul) regată relevment a remorca remorcă (parăamă) remorcher resacă a ridica (ancora) a ridica (o velă etc.) roata cârmei rodanță rodanță de împuntătură romb roza vântului ruliu	razzo rada radiotelegrafia raffica puleggia remo randa controbeldere controvelaccio controvelaccino rimettere à galla raschietta rifiutare regata rilevamento rimorcare gherlino rimorchiatore rissacca salpare alzare la ruota redancia occhetto (redancia) d'inferitura rombo rosa dei venti rollio	raquette rade radiotélégraphie rafale réa aviron ; rame brigantine cacatois de perruche grand cacatois petit cacatois renflouer gratte refuser régate relèvement ; gisement remorquer aussière remorqueur ressac lever hisser roue du gouvernail cosse cosse d'empointure quart rose des vents roulis	rocket road ; roadsted wireless squall sheave rudder spanker mizen royal main royal fore royal to bring off scraper scanting race bearing to tug hawser tugboat surf to heave ; to weigh to sway ; to hoist steering-wheel thimble earring-thimble rhum rhumb-card of a compass rolling
---	---	---	---

S

sabord safran săgeată salmastră (apă) saltar (la mașini) șalupă salvare sart sarturile trinchetului sarturile arborelui gabier mic sarturile arboretului mic sarturile maestrului sarturile arborelui gabier mare sarturile arboretului mare	portello pala del timone asta di controfiocco salmastra valvola di distribuzione lancia salvataggio sartia sartie di trinchetto sartie di parrochetto sartiole di velaccino sartie di maestro sartie di granvelaccio sartiole di controvelaccio	sabord safran bout-dehors de clinfoc saumâtre tiroid chaloupe sauvetage hauban haubans de misaine haubans de petit mât de hune haubans de petit mât de perroquet haubans de grand mât haubans de grand mât de hune haubans de grand mât de per- roquet haubans d'artimon haubans de mât du perroquet de fougue haubans de mât de perruche haubans de beaupré haubans de bout dehors de foc haubans de bout dehors de clin- foc ligne lest dormer la bande estroppe petit perroquet grand perroquet perruche scaphandrier chaise ; noeud d'agui à élingue	port hole rudder blade flying-jib-boom brackish slide-valve launch salvage shroud fore rigging fore topmast rigging fore topgallant rigging main rigging main topmast rigging main topgallant rigging mizen rigging mizen topmast rigging mizen topmast rigging bowsprit shroud jib-boom-guy flying-jib-boom-guy line ballast to heel strop fore topgallant sail main topgallant sail mizen topgallant sail diver bowline-hitch
sarturile artimonului sarturile arborelui gabier artimon	sartie di mezzana sartie di contromezana		
sarturile arboretului artimon sarturile coloanei bompresului sarturile bastonului bompresului sarturile săgeței bompresului	sartiole di belvedere sartie di bompreso sartie dell'asta di fiocco sartiole dell'asta di controfiocco		
saulă savură a sbanda sbir sburător mic sburător mare sburător artimon scafandrier scaun (nod de)	sagola zavorra sbandarsi stroppo velaccino granvelaccio belvedere palombaro gassa di ammante con mezzo parlato		

Românește	Italianește	Franjuzește	Englezește
scotă secund (ofițer mar. com.)	scotta secondo; primo ufficiale	écoute second; lieutenant; premier officier	sheet chief-mate
șef de echipaj șef lochist sentină servomotor șlăiață silie siloz sirenă sondă spardeck spărgător de ghiață spirai stalu stâlpi stalpi de legat steamer a stivui stopă a stopa strai straiul rândunicei mic straiul sburătorului mic straiul gabierului mic straiul coloanei trinchetului straiul rândunicei mari straiul sburătorului mare straiul gabierului mare straiul coloanei maestrului straiul rândunicei artimon straiul sburătorului artimon straiul gabierului artimon straiul coloanei artimon strânge (vântul) strâns (vânt) stupă subarbă a bompresului suștele picului suviță	nostruomo capo fuochista sentina servomotore; motrice del timone striscia fischietto silos sirena scandaglio contro coperta; spardeck rompighiaccio osteriggio; spiraglio stallie pontelli picchetti d'ormeggio piroscafo stivare strozzatoio arrestarsi straglio straglio di controvelaccino straglio di velaccino straglio di parrocchetto straglio di trinchetto straglio di controvelaccio straglio di granvelaccio straglio di gabbia straglio di maestro straglio di contobelvedere straglio di belvedere straglio di contromezzana straglio di mezzana stringere (il vento) vento di bolina stoppa briglia del bompresso ostini del picco legnuolo	écoute second; lieutenant; premier officier maitre d'équipage chauffeur chef fond de cale servomoteur fil de caret sifflet silos sirène sonde spardeck brise-glaces claire-voie estarie epontilles pieux d'amarrage steamer arrimer étrangloir à lunette arrêter; stopper étais étais de petit mât de cacatois étais de petit mât de perroquet étais de petit mât de hune étais de mât de misaine étais de grand mât de cacatois étais de grand mât de perroquet étais de grand mât de hune étais de grand mât étais de mât de cacatois de per-ruche étais de mât de perruche étais de mât de perroquet de fou-que étais de mât d'artimon serrer (le vent); pincer au plus près étoupe sousbarbe du beaupré palan de garde de brigantine toron	boat'-swain chief fireman bilge steering-engine yarn whistle silos siren hand lead; sounding lead spardeck icebreaker sky light lay days stanchions incoring posts steamship; steamer to stow; to trim stopper to stop stay fore royal stay fore topgallant stay fore topmast stay fore stay main royal stay main topgallant stay main topmast stay main stay mizen royal stay mizen topgallant stay mizen topmast stay mizen stay to hug (the wind); to sail clue close-hauled oakum bobstay spanker vang strand

T

tachet tae mare tâlpici tambuchiu tambur tangaj tangon țapapie tățână tendă țest de subarb teugă timonă timonier tonaj tonaj net tonaj brut tonaj registru torpilă torpilor transbordare transfilaj traversă (de ancoră) traversă de punte trețarolă tranchet tribord trincă (velă)	galloccia taglia mare calastra d'imbarcazione tambugio; carrozza tamburo beccheggio asta di posta marciapiede v. chee cu. tenda bigotta a canali cassero (castello) di prua ruota timoniere tonnellaggio; portata tonnellaggio netto tonnellaggio lordo tonnellaggio registro siluro silurante; torpediniere trasbordo strafilaggio; allacciatura ceppo baglio terzaruolo parabordo tribordo trinca	taquet taille-mer chantier d'embarcation écoutille; panneau tambour tangage tangon marchepied tente moque teugue; gaillard avant roue du gouvernail timonier tonnage tonnage net tonnage brut tonnage de registre torpille torpilleur transbordement transfilage jas; cep bau; barrot ris défense tribord misaine	cleat cut-water boat-chock hatchway paddle box pitching boom foot-rope awning heart fore castle wheel helmsman tonnage net tonnage gross tonnage register tonnage torpedo torpedoboat transhipment lacing anchor-stock beam reef fender starboard fore sail
--	--	---	---

Românește	Italianește	Franțuzește	Englezește
trinchet (arbore) tripod trombă marină trombă de șgură trombă de vânt trombon de ceață troță troța cărmei turnichet	trinchetto trepiedo tromba marina manichetta per le ceneri tromba d'aria corno da nebbia drozza frenello; catena del frenello rullo	mât de misaine tripode trombe marine escarbilleur; manche à escarbilles manche à vent corne à brume drosse drosse du gouvernail tourniquet; galet	fore mast tripode waterspout ash-hose ventilator foghorn truss tiller rope; steering chain roller
U			
a umplea (o parămă) umplutură (la etambreu) ureche (a remorca la)	intregnare rinforzo; cuneo rimorchiare al fianco	congréer coin remorquer à couple	to worm wedge to tow abreast
V			
văcar (nod de) valvă vamă vânt vapor varangă vârful martingalei vas de comerț vas de război velă velatură velastrai velastraiul mare velastraiul mic velier a veni în vânt a veni sub vânt verfafor verga ancorei vergă vergă mică (trinca) vergă gabierului mic vergă sburătorului mic vergă rândunicei mici vergă marc vergă gabierului mare vergă sburătorului mare vergă rândunicei mari vergă artimonului vergă gabierului artimon vergă sburătorului artimon vergă rândunicei artimon vinci; vînt vloară (macara) a vira (ancora) viteză voltă volta la baba volte (a merge în)	vacaio; intugliatura valvola dogana vento piroscafo madiero pennacino nave mercantile nave (legno) da guerra vela velatura vela di straglio vela di strallo di maestra vela di strallo di gabbia veliero orzare puggiare asta di coltellaccio fuso pennone pennone di trinchetto pennone di parrocchetto pennone di velaccino pennone di controvelaccino pennone di maestro pennone di gabbia pennone di granvelaccio pennone di controvelaccio pennone di mezzana pennone di contromezana pennone di belvedere pennone di controbelvedere verricello bozzello a violina virare velocità viramento di bordo; bordata giro di bitta bordeggiare	noeud de vache soupape douane vent vapeur varangue arc-boutant de martingale navire marchand navire de guerre voile voilure voile d'étai grande voile d'étai; pouillouse voile d'étai de perroquet voilier lofer arriver bout dehors de bonnette verge d'ancre vergue vergue de misaine vergue du petit hunier vergue de petit perroquet vergue du petit cacatois grande vergue vergue du grand hunier vergue du grand perroquet vergue du grand cacatois vergue barrée; vergue sèche vergue du perroquet de fougue vergue de perruche vergue du cacatois de perruche treuil poulle à violon virer vitesse bordée tour de bitte courir des bordées; louvoyer	carrick-bend valve custom wind steamer floor martingale-boom; dolphin-boom merchantman; merchantship man of war; warship (vessel) sail sails stay sail main-stay sail topgallant-stay sail sailing vessel (ship) to luff to bear up studding-sail-boom shank (shaft) of the anchor yard fore yard fore topsail yard fore topgallant yard fore royal yard main yard main topsail yard main topgallant yard main royal yard crossjack-yard mizen topsail yard mizen topgallant yard mizen royal yard winch fiddle-block to heave speed board; stretch bitter to beat against wind
W			
water ballast	zavorra d'acqua	waterballast	waterballast tank
Y			
yacht yawl	yacht yawl; iola	yacht yawl	yacht yawl
Z			
zbaturi (roată cu) zea	ruota a pale maglia	roue à aubes maille	paddle wheel link

I. ROTMANN & Co.

SOCIETATE ÎN COMANDITA

MAGAZIN DE **FERĂRIE, MAȘINI
VOPSELE și
ARTICOLE TECHNICE**

**MARE DEPOZIT ȘI FURNIZOR DE TOT FELUL DE MATERIALE NAVALE
EN-GROS EN-DETAIL**

TELEFON 65/5 — ADRESA TELEGRAFICA: „R O C O”

GALAȚI — STRADA PORTULUI No. 41 — GALAȚI

**SOCIETATEA ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAȚIUNE PE DUNĂRE
S. R. D.**

A V I Z

Se aduce la cunoștința Onor. Publicului călător, că ITINERARIUL vapoarelor de pasageri al Soc. S. R. D. în vigoare dela data de 28 MAI 1932, a fost astfel întocmit pentru ca să stabilească o

Legătură directă între C. F. R. și vapoarele S. R. D.

și anume :

1) Plecare din București cu trenul acc. No. 65 la ora 13⁴⁰ și sosire la Galați la ora 19¹⁰ de unde vapoarele S. R. D. pleacă la ora 21¹⁵ spre Tulcea-Ismail-Chilia Nouă-Vâlcov.

2) La înapoere, vapoarele S. R. D. sosesc dela Vâlcov-Chilia Nouă-Ismail și Tulcea, la Galați, la ora 4 dimineața având legătură cu trenul acc. No. 76 care pleacă la ora 5 și sosește la București la ora 9⁴⁰.

Vapoarele soc. S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit și restaurant de primul rang.

DIRECȚIUNEA

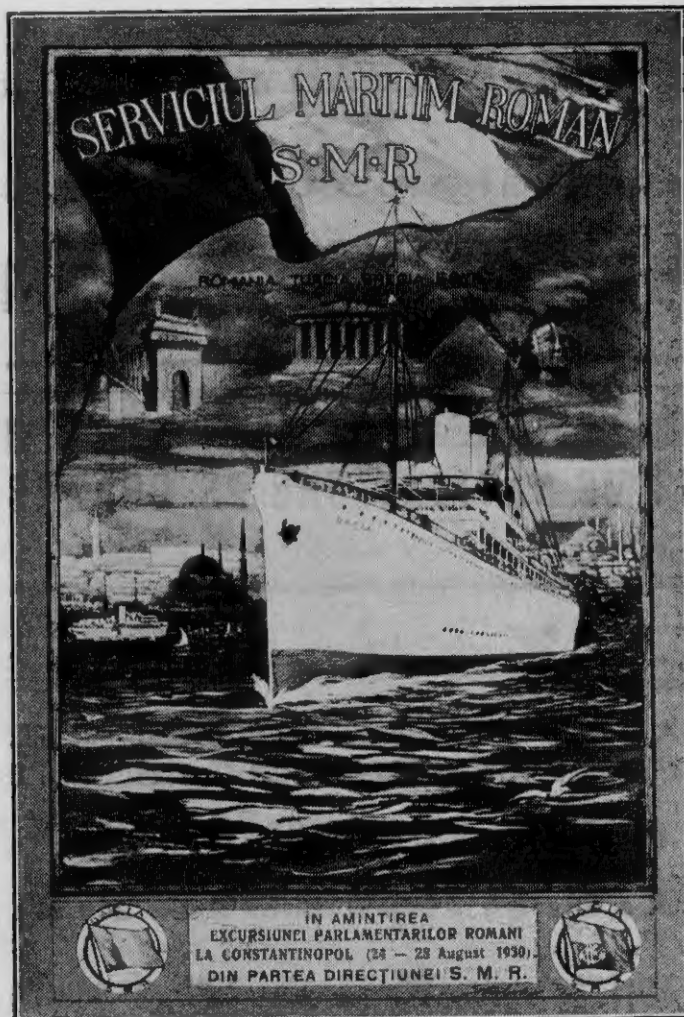
SERVICIUL MARITIM ROMÂN

Diracțiunea în București (Palatul Ministerului Lucrărilor Publice)
Inspectoratul General Constanța-Port — Adresa telegrafică: „Semere“

FLOTA VAPOARELOR POSTALE

VAPOARE	Deplasa- ment Tone	Locuri		VAPOARE	Deplasa- ment Tone	Locuri	
		Cl. I.	Cl. II.			Cl. I.	Cl. II.
DACIA	4500	60	49	REGELE CAROL I . .	4300	102	41
ROMANIA	4500	97	40	PRINCIP. MARIA . . .	2500	52	39

CURSE SĂPTĂMÂNALE ÎNTRE CONSTANȚA — ISTAMBUL — PIREU — ALEXANDRIA.
CURSE BILUNARE ÎNTRE CONSTANȚA — ISTAMBUL — PIREU — HAIFA — (PRIN BEIRUT SAU ALEXANDRIA)
CURSE BILUNARE ÎNTRE CONSTANȚA — VARNA — ISTAMBUL — SALONIC



Liniiile deservite de vapoarele po-
tale și rapide ale Serviciului Maritim
Român oferă călătorilor din Polonia,
Germania și țările de Nord ale Eu-
ropei calea cea mai scurtă și cea
mai ieftină spre Turcia, Grecia, Egipt,
Siria și Palestina, via Constanța.

Totodată ocazionează acestor că-
lători, ca și celor din Europa Cen-
trală și din Occident, posibilitatea să
admire frumusețile Bosforului și să
viziteze în timpul oprirei vapoarelor,
Istambul și Atena.

Vapoarele sunt în legătură la Con-
stanța-Port cu trenurile directe care
circulă spre Polonia, Germania și
țările de Nord ale Europei.

Trenul Rapid care circulă între
București-Nord și Constanța-Port în
zilele de sosire și plecare a va-
poarelor, este în legătură cu trenu-
rile accelerate și de lux dela și pen-
tru principalele stațiuni din străină-
tate.

Călătorii din Occident sosiți cu
trenurile rapide internaționale la Is-
tambul și Pireu (Atena), găsesc le-
gătură imediată spre Egipt, Siria și
Palestina prin vapoarele Serviciului
Maritim Român.

FLOTA VAPOARELOR MIXTE ȘI CARGOBOTURI

Vapoare mixte	Deplasament Tone	Tone Registru brut	Cargoboturi	Deplasament Tone	Tone Registru brut
ARDEAL	11250	5605	CARPAȚI	10000	4336
IAȘI	5400	2268	EUGEĞI	10000	4330
BUCUREȘTI	5400	2268	OITUZ	5800	2525
DOBROGEA	5400	2268			
DUROSTOR	2332	1309			

CURSE REGULATE DE PASAGERI ȘI MĂRFURI ÎNTRE PORTURILE :

1. Dunăre : CONSTANȚA—ISTAMBUL—PIREU—PIREU (PATRAS-VOLO) plecări la 30 zile.
2. Dunăre : CONSTANȚA—ISTAMBUL—PIREU—TRIPOLI—BRURUT-HAIFA-IAFA-PORT SAID-ALEXANDRIA, plecări la 15 zile

Revista „**România Maritimă și Fluvială**” imprimată în 5000 exemplare fiind răspândită în țară și străinătate; primește înscrierea de reclame atât în interiorul revistei, cât și în foile rezervate în acest scop prețurile următoare :

Pe un an, una pagină.	Lei 10.000
„ „ „ jumătate pagină	„ 7.000
„ „ „ un sfert de pagină	„ 3.500
Pe șase luni una pagina	„ 7.000
„ „ „ jumătate pagină	„ 4.000
„ „ „ una sfert	„ 2.500
Pe trei luni una pagină	„ 4.000
„ „ „ jumătate pagină	„ 3.000
„ „ „ un sfert	„ 1.500
Pentru un număr, una pagină	„ 1.000
„ „ „ jumătate pagină	„ 500
„ „ „ un sfert	„ 300

Reclamele pot fi executate cât de artistic cu clișeul, sau plătindu-se costul clișeului.

Rugăm pe Domnii abonați să ne achite costul în primul trimestru, spre a nu ne expune la întârzieri din motive financiare.

În acest scop s'a trimis cuvenitul mandat spre completare.

INSTITUT DE ARTE GRAFICE E. MARVAN
BUCUREȘTI, BULEVARDUL PRINCIPELE MIRCEA, 13

Inscrieți-vă la LIGA NAVALĂ. — Membrii Ligel au avantajul de a călători cu preț redus pe vapoarele românești pe Mare și pe Dunăre.